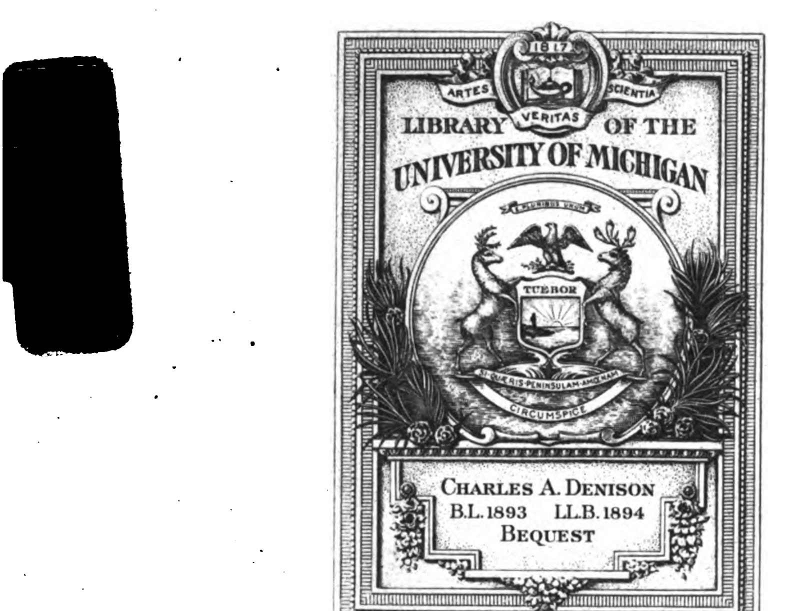
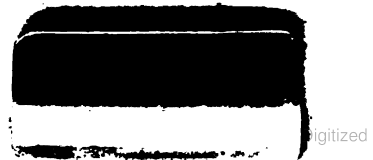

BUHR B
a39015 00016927 9b
ÉCOLE ROYALE
D'artillerie
navale
Digitized by Google


1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
SI QUÆRIS PENINSULAM AMŒNAM
CIRCUMSPICE
CHARLES A. DENISON
B.L. 1893 LL.B. 1894
BEQUEST



HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE.

PARIS. — IMPRIMERIE PROUX ET Cᵉ, RUE NEUVE-DES-BONS-ENFANS, 3.

HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

PAR

M. LE COMTE DE LAPEYROUSE BONFILS,

Lieutenant de vaisseau, chevalier de la Légion-d'Honneur.

TOME TROISIÈME.

PARIS.

CHEZ DENTU, LIBRAIRE, PALAIS-ROYAL, GALERIE D'ORLÉANS,

AU BUREAU DE CORRESPONDANCE GÉNÉRALE,

Rue du Hasard-Richelieu, 4;

AU BUREAU DE LA FLOTTE, RUE D'ALGER, 3,

ET CHEZ LES PRINCIPAUX LIBRAIRES.

1845



HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE.

TROISIÈME PARTIE.

CHAPITRE Ier

1778.

L'Angleterre. — La France et l'Espagne. — Tactique navale.

Cette période, commencée par l'insurrection des provinces américaines et terminée par leur entier affranchissement du joug de la Grande-Bretagne, diffère essentiellement de la première époque de notre histoire navale.

La France, jusqu'alors en lutte avec les puissances continentales, était forcée, par le besoin de sa conservation, de veiller surtout à ses frontières menacées. La marine ne jouait alors qu'un rôle secondaire et devenait, pour la plupart de nos hommes d'État, trop peu éclairés pour s'en former une idée juste, plutôt un fardeau importun qu'un grand moyen de prépondérance. C'est à cette cause qu'il faut attribuer, en partie, ces guerres interminables qui ont répandu tant de maux sur la France et sur le monde entier. L'Angleterre, dès qu'elle domina sur les mers, eut pour système d'y maintenir son despotisme à tout prix, et elle a persévéré dans ce système.

La première conséquence de ses victoires maritimes fut, pour elle, de fouler aux pieds toute justice, et de violer le droit des gens chaque fois qu'elle a cru que cela était nécessaire à ses intérêts. Elle établit, en paix comme en guerre, le blocus de toutes les mers, proclama comme son droit le permis de visite et de recherche, si abusif et si élastique dans ses interprétations, et, au besoin, elle sut l'imposer aux nations qui osaient protester contre cet abus monstrueux de la force. Il y a, dans l'orgueil insolent avec lequel l'Angleterre impose aux peuples qui ne peuvent lui résister, les conditions les

plus dures, quand il s'agit de leur marine, beaucoup de ce despotisme romain qui s'acharnait à la ruine de Carthage et lui interdisait même de réparer ses vaisseaux. Le *delenda Carthago* du vieux Caton signifie maintenant, quand c'est l'Angleterre qui parle, l'abaissement et la destruction des autres marines.

Quoique la France ne soit pas Carthage et que Paris n'ait rien à craindre des armées britanniques, la marine d'Angleterre, laissée à ses propres forces, prit sur la nôtre, pendant et depuis la dernière guerre, un ascendant presque semblable à celui de Rome sur sa rivale. Elle aussi s'opposa, systématiquement, à toutes les tentatives que nous pouvions faire pour relever notre puissance maritime. Elle surveilla nos ports, nos chantiers; elle épia nos moindres mouvemens pour les arrêter par des insinuations hautaines ou des démonstrations menaçantes. C'est ainsi que, depuis Louis XIV, elle s'est conduite avec la France; et nos hommes d'Etat, trop préoccupés des affaires du continent, ayant peu de confiance dans nos forces de mer, ont presque toujours cédé à des exigences que le grand roi n'aurait pas tolérées. Cette faiblesse imprudente a été, pour nous, la cause des plus grands malheurs. Que manque-t-il donc à la France pour avoir une marine du premier or-

dre ? Rien assurément. Les avantages naturels du pays, les ressources du sol, une immense population, compacte, riche et guerrière, pleine d'enthousiasme patriotique, quand on sait lui tenir un langage digne d'elle, toute cette force, toute cette puissance, mises en œuvre avec habileté, dirigées avec fermeté et énergie, auraient bientôt ébranlé le colosse de la puissance britannique. La nation anglaise est trop intelligente pour ne pas le sentir. Son attitude, lorsqu'il s'agit d'une guerre avec la France, confirme ces faits ; on se croirait transporté au temps où Rome, menacée par les Gaulois nos ancêtres, déclarait qu'il y avait *tumulte.* En dépit de leurs succès, de tant de motifs de confiance et d'audace, les Anglais ne peuvent se débarrasser d'un sentiment profond de leur faiblesse, s'ils venaient à être attaqués dans leurs foyers. Aux époques les plus critiques de notre histoire, quelques régimens rassemblés sur nos côtes ont suffi pour lui montrer le défaut de sa cuirasse ; mais la France n'a pas su encore profiter de cette terreur salutaire.

Ce furent ces exigences, de plus en plus intolérables, qui déterminèrent la coalition des branches de la famille de Bourbon, et qui donnèrent naissance au célèbre pacte de famille, ainsi qu'à l'acte non moins fameux de la neutralité armée de 1780.

Louis XVI, depuis son avènement au trône, aspirait à relever le payillon français de l'état d'abaissement où l'avaient fait tomber les guerres de Louis XV. Favorisé, dans ce dessein, par la situation des colonies anglaises, tranquille du côté de l'Allemagne, il put s'occuper plus spécialement de la marine. Les instructions, données à ses ministres, témoignent hautement de son patriotisme sincère et de sa raison éclairée. Observer tout ce qui peut nous avertir des approches du danger ; surveiller, par des croisières, les attérages de nos îles et les entrées du golfe du Mexique; être au courant de ce qui se passe sur le banc de Terre-Neuve et suivre les allures du commerce anglais; observer, en Angleterre, l'état des troupes, des armemens, la situation du crédit public, celle du ministère; s'immiscer adroitement dans les affaires des colonies de la Grande-Bretagne ; donner aux colons insurgés les moyens de s'approvisionner de munitions de guerre, tout en gardant une stricte neutralité ; développer activement et sans bruit nos forces maritimes; réparer nos vaisseaux ; tenir des escadres armées ; remplir nos magasins et nous mettre en position d'équiper promptement une flotte à Toulon et à Brest, pendant que l'Espagne en armerait une au Ferrol ; enfin, à la première crainte sérieuse d'une rupture, rassembler des

troupes nombreuses sur les côtes de Bretagne et de Normandie, et tout disposer pour l'invasion de l'Angleterre afin de l'obliger à concentrer ses forces et à restreindre par là ses moyens de résistance aux extrémités de son empire : telles étaient les instructions que ce prince donna à ses différens ministères. Aussi, quand le grand jour de l'émancipation américaine vint remuer la vieille Europe, la France avait une marine formidable, exercée aux évolutions et brûlant du désir de se mesurer avec son ancienne rivale. En 1778, année où commencèrent les hostilités, près de 80 vaisseaux se trouvaient en état, et 67,000 matelots étaient portés sur les registres de l'inscription maritime. L'Espagne, qui s'était constituée médiatrice dans cette grande question, emportée, vers nous, autant par ses sympathies que par sa haine nationale contre l'Angleterre, lui déclarait la guerre en juin 1779. Elle comptait, dans ses ports, près de 60 vaisseaux. De tels moyens, dans les mains d'un gouvernement habile et énergique, eussent produit d'autres résultats que ceux dont l'Europe fut alors témoin.

A toute cette puissance il manquait un homme audacieux et à grandes vues, capable de donner aux efforts combinés des deux peuples une direction ferme, et dont la haute influence fît taire les mesquines jalou-

sies qui les divisaient. Au lieu de tirer parti de la supériorité de leurs forces navales et de leurs nombreuses troupes de terre en faisant, contre l'Angleterre, une expédition formidable en Amérique, aux Antilles et dans l'Inde, en attaquant l'Angleterre elle-même au sein de sa puissance, les cours de Madrid et de Versailles semblèrent n'avoir d'énergie et de volonté que pour s'emparer d'une place imprenable. Les croiseurs ne furent pas assez multipliés ; des divisions de vaisseaux et de frégates, sillonnant les mers, auraient forcé l'Angleterre à donner de plus fortes escortes à son commerce et eussent diminué ses forces actives. Un pareil système livrait la nation britannique aux mains de la maison de Bourbon; mais l'Espagne avait à cœur la prise de Gibraltar, et le gouvernement français, par des raisons d'état, coopéra à un siége qu'il savait devoir être fatal aux intérêts des deux couronnes.

Il y avait d'autres erreurs à redresser. Les armées navales ne sont vraiment redoutables qu'autant qu'elles prennent l'initiative dans les opérations de la guerre. Pour la prendre sans témérité, il faut, à ces flottes, des armées de réserve disposées dans les ports; c'est ce qu'il était facile de concevoir et d'exécuter. Mais il fallait se dégager des préjugés funestes des époques de la régence et de Louis XV,

et les malheurs dont elles furent remplies étaient trop récens pour que nos ministres les oubliassent aussi vite. On ne sut pas avoir de volonté suivie; grâce à de déplorables hésitations, des armées, qui avaient si justement effrayé l'Angleterre, se réduisirent à des proportions ordinaires. Dans la cour de France, cependant, des esprits éclairés sentaient très bien les inconvéniens du faux système qu'on avait adopté; mais, se retranchant dans une économie mal entendue, ils prétendaient qu'en raison des dépenses excessives qu'exigeait l'entretien des flottes, il fallait ordonner à nos amiraux la plus grande circonspection, comme si, à la guerre, les demi-mesures n'avaient pas toujours produit des désastres. Ainsi les instructions données à nos chefs d'escadre leur prescrivaient de tenir la mer le plus long-temps possible sans en venir à des batailles dont pouvait résulter la perte de vaisseaux trop coûteux à remplacer; en sorte que, plus d'une fois, des victoires complètes, qui auraient couronné l'habileté de nos amiraux et la bravoure des capitaines, se changèrent en des succès de peu d'importance.

Un système, qui mettait en principe qu'un amiral ne devait pas faire usage de sa puissance effective, qui l'envoyait contre l'ennemi avec le projet arrêté de recevoir le com-

bat plutôt que de le donner ; un système, qui compromettait la force morale pour épargner la force matérielle, devait avoir de bien funestes conséquences. Ses premiers effets amenèrent l'irrésolution et le manque de caractère chez plusieurs de nos amiraux : ils consacrèrent des opinions dangereuses sur la tactique et achevèrent de porter le découragement et l'indiscipline dans le corps de la marine (1). Les combats des guerres précédentes, ceux d'Ouessant, du 12 avril, les affaires où commandaient Suffren, Villaret-Joyeuse, ont dû leur peu de succès ou leur mauvaise issue à ces différentes causes.

Le respect exagéré porté à la ligne de bataille, qui est un des résultats de cet état de choses, est d'autant moins fondé qu'un capitaine de vaisseau est toujours maître de trouver des raisons pour se justifier d'avoir mal exécuté les signaux qu'il a reçus. Dans toutes les sciences

(1) Il est certain que ce déplorable système fut une des causes de l'indiscipline et des défections éclatantes qui ont marqué les époques de Louis XVI, de la république et de l'empire ; en sorte que l'amour du bien public ne passionnant pas assez certains officiers généraux ou capitaines, on vit, dans plusieurs mémorables affaires, les mêmes hommes abandonner, par des motifs personnels, leur amiral au milieu du feu. Qu'un siècle avait mis de distance entre ces deux époques et celle de Louis XIV, alors que nos capitaines se faisaient un honneur de quitter leur division pour voler au secours de leur amiral en péril !

nécessaires à la guerre, la théorie est bonne pour donner des idées générales qui forment l'esprit, mais leur stricte exécution est toujours dangereuse: ce sont les axes qui doivent servir à tracer la courbe.

La première loi de la tactique navale doit être qu'une fois le combat engagé, chaque capitaine ait à faire les mouvemens nécessaires pour combattre un vaisseau ennemi, soutenir ses matelots, et surtout le vaisseau portant pavillon de commandement. Personne n'ignore qu'un amiral dépend plus de ses capitaines qu'un général de terre de ses officiers supérieurs. Ce dernier a la faculté de prendre, lui-même, le commandement direct des troupes, de se porter sur tous les points et de remédier aux faux mouvemens par d'autres plus habiles. L'amiral, au contraire, n'a d'influence immédiate que sur les hommes du vaisseau où il se trouve. La fumée dérobe à la vue de tous la plupart des signaux, les vents et d'autres circonstances imprévues peuvent paralyser les plus habiles combinaisons. C'est de tous les métiers celui où les subalternes doivent le plus prendre sur eux. Un amiral compterait en vain sur le succès des ordres qu'il aurait donnés, s'il n'était pas secondé par des généraux et des capitaines qui suppléassent à l'insuffisance des signaux en parant à tout ce que la position

et la rapidité des événements l'empêcheraient de voir et de juger. La marine de Louis XIV agissait d'après ces idées éminemment intelligentes ; de nos jours, l'expérience semble nous avoir éclairés. Nous revenons aux anciennes maximes.

On sent qu'en raison de la découverte de la vapeur et d'un ensemble de faits accumulés, successivement, depuis plus d'un siècle, les armées navales ne tendent pas seulement à se réduire numériquement, mais que la théorie des combats, en escadre, est définitivement modifiée, dans ce sens qu'il ne faut plus regarder la ligne de bataille, devenue plus courte et plus maniable, comme tout un système de guerre, mais plutôt comme un moyen puissant pour soutenir ou pour engager une attaque qui sera rude et souvent décisive. Comme autrefois, les armées navales chercheront à s'approcher, à se mêler, ou tout au moins à se porter un grand coup aux dépens de l'ordre régulier (1).

Les Anglais, attentifs à tout ce qui peut perfectionner l'art maritime, furent les premiers qui doublèrent en cuivre leurs navires de guerre ; de là cette supériorité

(1) A moins cependant que, dans l'expectative des terribles effets que l'on attend de l'artillerie, les armées belligérantes ne se tiennent, pour un temps, dans une réserve prudente.

de marche de leurs vaisseaux sur les nôtres, et, dans maintes occasions, les avantages signalés qu'ils n'auraient pas remportés autrement. En vain nos amiraux et nos capitaines se plaignaient-ils au ministre de la marine d'une coupable indifférence qui, en les condamnant à une infériorité matérielle, les exposait à des revers presque certains et à la douleur de ne pouvoir profiter de leurs avantages; le gouvernement français, pris au dépourvu, manquant de ce minéral précieux et n'ayant pas d'ouvriers qui connussent l'art de le laminer et de le convertir en feuilles, put à peine en fournir assez, dès 1781, à la moitié de nos armemens. Enfin le gouvernement anglais, en faisant saisir les navires neutres qui portaient, en France, du bois de construction et des approvisionnemens de toute sorte, ne troublait pas seulement le commerce maritime des puissances du Nord, il interrompait encore l'équipement et l'armement de nos escadres.

Le ministère français, qui pourtant avait rassemblé de nombreux matériaux dans nos ports, sentit qu'il n'avait pas encore assez fait; il chercha à compléter son œuvre en faisant servir nos canaux de Flandres et de Picardie au transport des mâtures et des autres munitions navales. La France se procura ainsi des approvi-

sionnemens considérables, mais insuffisans pour le nombre de vaisseaux qu'on voulait mettre en mer, et cette insuffisance de nos moyens matériels sauva peut-être, en 1782, la puissance maritime de la Grande-Bretagne. A combien de détails un gouvernement, jaloux de la gloire et des intérêts d'un pays, ne doit-il pas songer, s'il veut réunir tous les élémens de force dont il est nécessaire qu'il puisse disposer ! Cependant, si notre marine fut glorieuse et redoutable, on doit, surtout, en attribuer la cause à la bravoure héréditaire de la nation, à la capacité de plusieurs de ses chefs, et à cet esprit chevaleresque qui ne peut périr en France et qui est une des garanties de notre grandeur militaire.

CHAPITRE II.

Insurrection des provinces américaines. — Intervention maritime de la France. — D'Estaing. — Byron. — D'Orvilliers. — Keppel. — Combat d'Ouessant.

Au moment où l'Angleterre jouissait en paix du fruit de ses entreprises et de ses efforts persévérans, des symptômes de décadence, d'autant plus alarmans qu'ils étaient plus imprévus, se manifestaient dans son système colonial.

Les possessions anglaises de l'Amérique du nord, connues aujourd'hui sous le nom d'*États-Unis*, s'étendaient depuis le Mississipi jusqu'au fleuve St-Laurent, et, dans

l'intérieur, jusqu'aux monts Alleghanis. Le Canada et les Florides, récemment annexés à ce vaste territoire, augmentaient sa sécurité, à l'extérieur, et doublaient sa richesse. A voir les relations multipliées de ces colonies avec la métropole, l'esprit commerçant des citoyens américains et le soin du gouvernement anglais à exciter cet esprit, il était permis de penser que la domination de l'Angleterre était pour long-temps affermie sur ce riche continent. Mais il est de la nature des contrées riches en produits agricoles, et dont la population s'accroît sans cesse, de tendre instinctivement à l'indépendance. L'Amérique, avec ses institutions démocratiques, était plus exposée encore à embrasser les idées de liberté que les opinions de l'époque soufflaient du vieux continent sur le nouveau. Cependant l'état de choses ancien aurait pu durer long-temps encore, si l'Angleterre elle-même n'en avait avancé le terme par ses odieuses exactions.

La dernière guerre avait obéré la Grande-Bretagne. Pour couvrir le déficit qui l'inquiétait et faire face aux dépenses nouvelles, elle avait créé, après le traité de 1763, des taxes sur les maisons, les fenêtres, l'argenterie, le vin, la bière et toutes les boissons dont le peuple anglais faisait usage. Cet impôt ne suffisant pas, le gouvernement eut recours à ses colonies. Le 7 février 1765, le parlement

passa un bill qui défendait d'admettre en justice tout titre qui ne serait pas écrit sur papier timbré, et vendu au profit du fisc. Cet acte, qui portait la plus grave atteinte aux lois coloniales, souleva de nombreuses réclamations et devint le prétexte de l'insurrection de Boston. La révolte se répandit bientôt dans la province; une assemblée générale, composée d'hommes envoyés par les villes en insurrection, s'établit à Boston, et décréta que, malgré l'acte du parlement, il serait légal de contracter sur papier libre et non timbré. Cette décision énergique, jointe à des remontrances plus conformes à l'esprit de soumission, obtint, l'année suivante, la révocation de l'acte du timbre. Cependant le parlement, qui avait besoin d'argent, essaya d'un autre moyen encore plus irritant peut-être : voulant reporter sur le budget des colonies une partie des dépenses que les troupes occasionneraient, il enjoignait aux habitans de l'Amérique non seulement de recevoir les soldats qui leur seraient envoyés par la métropole, mais encore de leur donner gratuitement le logement, le chauffage, la bière et d'autres menues fournitures.

New-Yorck protesta aussitôt : son pouvoir législatif fut suspendu. Boston courut aux armes et le soulèvement devint général. Toutes les provinces furent

promptement d'accord sur la résistance qu'il fallait opposer et prirent leurs mesures pour la convocation d'un congrès général, avec un calme et une modération qui ne peuvent se rencontrer que dans les pays où il n'y a pas encore une populace nombreuse. Le parlement anglais parut s'effrayer de cette démonstration. L'Angleterre se trouvait dans l'alternative d'abandonner ses prétentions, ou de commencer la guerre civile. Chatam et Burke élevèrent la voix pour demander des mesures conciliatrices; ils échouèrent devant l'obstination des ministres, et les provinces insurgées furent déclarées rebelles.

Cependant le gouvernement anglais proposa un bill de transaction, d'après lequel les Américains auraient le droit de s'imposer eux-mêmes, sous la condition de reconnaître la suprématie du parlement. Cet acte ne produisit aucun résultat. Les Américains considérèrent la révocation du premier bill comme un acte de faiblesse perfide et non de justice, leur confiance dans leur force s'en accrut. Bientôt les partis en vinrent à une haine violente qui sépara désormais les deux peuples.

Les événemens qui se passaient en Amérique excitaient en France les plus vives sympathies. Habituée, depuis plusieurs années, à discuter les droits des peu-

ples dans le sens des philosophes, qui n'étaient rien moins que favorables aux souverains et à l'autorité, l'opinion en France vit, avant tout, dans l'insurrection américaine, un peuple qui s'armait pour la liberté, et un enthousiasme général salua ces nouveaux républicains. On ne demandait qu'à prendre les armes en leur faveur.

Le commerce français, depuis l'insurrection de ces colonies, avait fait de grands bénéfices. Exempt des actes prohibitifs qui entravaient auparavant ses spéculations, il voyait, dans le triomphe de la liberté américaine, une nouvelle ère de richesse. La guerre, ce fléau de la navigation marchande, ne l'intimidait pas. Comptant, pour la défense de ses riches cargaisons, sur les forces navales de la France et sur le concours de l'Espagne, il espérait encore faire passer sur les navires français et espagnols tout le commerce de l'Inde. Ces motifs étaient plus que suffisans pour forcer la main à un ministère partisan secret de la guerre.

Le sage Louis XVI, ne voyait pas, sans une satisfaction bien naturelle, la position critique de la Grande-Bretagne; mais scrupuleux observateur des traités, inquiet des symptômes alarmans qui se manifestaient dans la société française, il lui coûtait de courir les chances d'une guerre. Tout ce qu'on put obtenir de lui fut son

consentement à un traité d'alliance et de commerce, passé le 6 février 1778, entre les insurgés et la France, traité qui ne devait avoir d'effet offensif et défensif qu'en cas de rupture de l'Angleterre avec la France.

Dans les dispositions d'esprit où l'on se trouvait, ce traité était un événement immense ; il constituait, aux yeux du peuple anglais, qui se reprochait son indifférence en présence des progrès de notre marine, un acte d'hostilité, et causa des transports de joie en Amérique. Les cœurs s'ouvrirent à l'espoir de l'indépendance, et la France, de sa forte épée, parut avoir marqué au nouvel empire la place qu'il devait occuper dans le monde.

En présence des manifestations de l'opinion publique en Angleterre et aux États-Unis, que faisait le ministère britannique? Conservant l'espérance de se rattacher les insurgés; mécontent de lui-même pour avoir reculé, quelques années auparavant, devant les éventualités d'une guerre contre la maison de Bourbon, et prévoyant bien que, plus on ajournerait la rupture, plus la marine française deviendrait formidable, il s'était décidé à commencer la lutte. Depuis quelque temps, en effet, les navires de guerre anglais saisissaient toutes les occasions d'humilier notre commerce, et se livraient parfois à de véritables actes de piraterie. Au lieu de suivre, à l'égard

de nos marchands, les formes prescrites, les commandans des navires de guerre anglais ne craignaient pas de les visiter à main armée et de faire jeter en prison leurs capitaines. La régularité des papiers de mer ne pouvait plus suffire, car il arriva que quelques cargaisons furent illicitement pillées et vendues au profit de ces mêmes commandans anglais. Ces iniques procédés avaient servi souvent de texte à des notes très vives entre les deux gouvernemens. En même temps, et selon sa coutume traditionnelle, l'Angleterre ordonnait, à ses gouverneurs de l'Inde et à ses officiers, d'attaquor les établissemens français et de courir sus au commerce. Deux frégates et quantité de navires marchands tombaient sans déclaration de guerre en son pouvoir. Louis XVI, qui n'eût pas souffert que la renaissance de la marine fût souillée par un seul acte de piraterie, se tint trop peu sur ses gardes, et le commerce français souffrit de son imprévoyance.

La guerre étant inévitable, le cabinet de Versailles prépara deux expéditions importantes. Les escadres de Toulon et de Brest devaient agir simultanément : la première partait pour l'Amérique, entrait à l'improviste dans les eaux de la Delaware et surprenait l'escadre de l'amiral Howe, très inférieure à celle de France. Cette division,

prise ou détruite, l'armée anglaise du général Clinton, pressée d'un côté par Washington et de l'autre par la flotte française, était forcée de mettre bas les armes ou de tenter une retraite désespérée. Ce projet, dont la réussite terminait la guerre trois ans plus tôt, fut arrêté à Paris entre le congrès et le ministère, et mis aussitôt en cours d'exécution.

La seconde division, beaucoup plus considérable, cinglait vers les côtes d'Angleterre et menaçait ce pays de l'invasion de quatre-vingt mille Français. Des divisions de frégates, détachées de cette armée, devaient intercepter les convois venant des deux Indes ; tout s'acheminait vers une rupture ouverte, qui eut lieu le 24 mars. L'Europe, spectatrice de ces grands débats, attendit avec anxiété les premiers effets d'un incendie qui allait gagner les quatre parties du monde.

Le comte d'Estaing, ayant à son bord Deane, le représentant américain, et M. Gérard, le chargé d'affaires de France en Amérique, partit de Toulon, le 13 avril, avec douze vaisseaux, quatre frégates et plusieurs transports. Les vents secondèrent l'escadre française, et, quoique le ministère britannique eût été prévenu à temps, l'amiral Byron ne put appareiller des ports d'Angleterre que le 1er juin.

A Brest, la flotte française se disposait à appareiller. Le comte d'Orvilliers la commandait et brûlait de réaliser les espérances que l'on avait fondées sur ses talens militaires. L'Angleterre ne demeurait pas inactive. Byron partait, avec douze vaisseaux, pour traverser les projets du comte d'Estaing, et Keppel, revenu d'Amérique, hâtait l'armement de la flotte dont il avait le commandement. Keppel, déjà illustre par ses combats et marin d'expérience, venait de s'entourer des généraux et des capitaines les plus distingués d'Angleterre. Les généraux Hartland, Palliser et Campbell commandaient les trois divisions de son armée. Le 13 juin, la flotte anglaise, à peine sortie de ses ports, fit la rencontre des deux frégates françaises la *Licorne* et la *Belle-Poule*. Keppel les fit aussitôt chasser. Entre quatre et cinq heures du soir, la frégate anglaise le *Milford* atteignit la *Licorne* et la somma, mais en termes très mesurés, de se rendre en poupe de l'amiral anglais. Le commandant français refusa d'abord; mais un coup de canon, tiré du vaisseau l'*Hector* qui approchait, rendant sa résistance impossible, il se soumit à sa destinée et vint prendre poste par le travers du vaisseau amiral.

Le capitaine Marshall de l'*Aréthuse* chassait la *Belle-*

Poule, et la joignit vers 6 heures du soir. Même sommation, même refus de la part du capitaine de la Clochetterie. L'*Aréthuse* insiste et fait feu sur la frégate française qui répond aussitôt par toute sa volée. Il s'engagea, entre ces deux adversaires, le combat le plus acharné : l'antipathie naturelle qui divise les deux peuples, le stimulant que donne à de braves gens la présence de toute une armée, firent déployer aux équipages une valeur inouïe. Depuis 6 heures l'on combattit, sans qu'Anglais ni Français eussent montré l'envie de plier. A la fin, l'*Aréthuse* dégréée ralentit son feu; la *Belle-Poule* redoubla le sien : le capitaine Marshall va être enlevé; il le voit et gouverne sur la flotte anglaise qui était sous le vent. Les vaisseaux le *Monarch* et le *Vaillant* accourent pour le protéger; M. de la Clochetterie, ne pouvant sans imprudence poursuivre ses succès, serre le vent, envoie une dernière bordée à l'ennemi et s'éloigne.

Au même moment le lougre le *Coureur*, capitaine Rosily, était contraint de se rendre après la plus belle résistance.

MM. de la Clochetterie, de St-Marceau, de la Roche Kérandraon et Bouvet, furent blessés à bord de la *Belle-Poule*. Ce brillant début excita la joie la plus vive en

France, où les souvenirs de la dernière guerre étaient encore saignans. Louis XVI combla d'honneurs tous les braves qui avaient si bien soutenu l'honneur de nos armes. M. de la Clochetterie fut nommé capitaine de vaisseau, et des pensions furent accordées aux veuves et aux enfans de ceux qui avaient péri dans cette action. Les papiers trouvés à bord de la *Licorne* apprirent à l'amiral anglais la présence à Brest de 30 vaisseaux de ligne et de quelques frégates. Mille réflexions diverses vinrent assiéger son esprit. Il n'avait que 20 vaisseaux. L'armée française allait accourir à sa rencontre; les côtes de France étaient en vue, celles d'Angleterre éloignées : un seul jour pouvait décider la ruine de la principale armée navale de son pays ; alors, que de malheurs appelés sur sa patrie par son obstination ! Mais que dira l'Europe, que penseront ses concitoyens en apprenant que Keppel a fui devant l'ennemi; quel sujet de triomphe pour les Français ! Ces dernières considérations étaient pressantes, mais ne purent ébranler la résolution de l'amiral anglais que le devoir dirigeait. Il cingla vers l'Angleterre et rentra à Portsmouth le 27 juin. Son arrivée devint le texte d'une polémique violente entre les partis : les uns, cherchant à excuser les ministres d'avoir mis des moyens si restreints à sa disposition, les

autres s'indignant au nom de l'orgueil national qu'ils croyaient profondément blessé. L'Angleterre semblait être revenue aux jours des désastres de Bantry et de Bevéziers. Keppel, inaccessible à la crainte, brava les outrages de la multitude; tout entier aux intérêts de son pays, il hâte l'armement de nouveaux vaisseaux; l'amirauté seconde son zèle; le 9 juillet il reprend la mer et se dirige sur les côtes de France.

Le comte d'Orvilliers appareillait de Brest et cinglait vers les parages d'Ouessant. Ses instructions se ressentaient de la faiblesse du ministère qui les avait données, et de l'impression, encore vive, de nos derniers revers. D'une valeur froide, calme et éclairée, d'Orvilliers aurait voulu organiser son armée, et l'accoutumer à la mer avant de la jeter dans les hasards des batailles; mais l'ardeur des Français et Keppel ne lui en laissèrent pas les moyens. Le 4, ses chasseurs capturèrent la frégate anglaise le *Lively*. Il apprit par elle les mouvemens de l'ennemi et son lieu de croisière. D'Orvilliers, dans son ordre du jour, annonça cette nouvelle importante à la flotte; la joie, l'impatience furent à leur comble.

Le 23 juillet, dans l'après-midi, à la suite d'un vent d'ouest-nord-ouest très frais, et d'un temps brumeux

chargé de grains qui avait forcé l'armée française de prendre la cape, on découvrit, dans un éclairci, un grand nombre de voiles qui restaient dans le sud-ouest. L'armée était alors, suivant l'estime, à l'ouest-nord-ouest d'Ouessant, à trente lieues environ, et à distance à peu près égale des îles Sorlingues, restant dans le nord, quart nord-est du compas.

Le comte d'Orvilliers signala aussitôt l'ordre de combat, tribord amurés, dans l'ordre de bataille naturel; l'escadre blanche et bleue, avant-garde, comte Duchaffault; l'escadre blanche, corps de bataille, comte d'Orvilliers; et l'escadre bleue, arrière-garde, duc de Chartres, ayant pour second et pour guide Lamotte-Piquet, chef d'escadre : trente vaisseaux, en tout, armés de mille neuf cent quarante-quatre canons (1).

(1) **Armée française.**

Avant-garde. — Ordre renversé.

Le Diadème.	74 canons.	De la Condamine.
Le Conquérant.	74 —	Le chevalier de Monteil.
Le Solitaire.	64 canons.	De Briqueville.
L'Intrépide.	74 —	Beaussier de Châteauvert.
Le Saint-Esprit.	80 —	Le duc de Chartres, commandant. De la Motte-Piquet, capit. de pavillon.
Le Zodiaque.	74 —	De la Porte-Vezins.
Le Roland.	64 —	De Larchantel.

Vers quatre heures du soir, les vents fraîchissant de l'ouest, le comte d'Orvilliers fit signal à sa flotte de revirer de bord par la contre-marche. En ce moment l'on vit distinctement les vaisseaux, qu'on avait découverts, manœuvrer pour former leur ordre de bataille. C'était l'armée navale d'Angleterre, forte de trente vaisseaux, dont six à trois ponts et portant deux mille cent quatre-

Le Robuste.	74	—	Comte de Grasse.
Le Sphinx.	64	—	De Soulanges.

Corps de bataille.

L'Artésien.	64	—	Destouches.
L'Orient.	74	—	Hector.
L'Actionnaire.	64	—	De Proissy.
Le Fendant.	74	—	Marquis de Vaudreuil.
La Bretagne.	110	—	Comte d'Orvilliers, général. Du Plessis-Pascault, capit. de pavillon. Le chevalier du Pavillon, major.
Le Magnifique.	74	—	Chevalier de Brack.
L'Actif.	74	—	Thomas d'Orves.
La Ville-de-Paris.	90	—	Comte de Guichen.
Le Réfléchi.	64	—	De Cillart de Surville.

Arrière-garde.

Le Vengeur.	64	—	D'Amblimont.
Le Glorieux.	74	—	De Beausset.
L'Indien.	64	—	De la Grandière.
Le Palmier.	74	canons.	Chevalier de Réals.
La Couronne.	80	—	Comte Duchaffault, commandant. Huon de Kermadec, capit. de pavillon.

vingt-huit canons. Le vice amiral Harland avait l'avant-garde, Keppel le corps de bataille, et le contre-amiral Palliser l'arrière-garde.

Les vents ayant passé au sud-ouest grand frais, la flotte britannique vira de bord dans le dessein de gagner le vent à l'armée française. Le comte d'Orvilliers, pour déjouer ses projets, fit revirer son armée et courir, en échiquier, avec les basses voiles et le ris pris aux hu-

Le Bien-Aimé.	74	—	D'Aubenton.
L'Amphion.	50	—	De Trobriand.
L'Eveillé.	64	—	De Botderu.
Le Dauphin-Royal.	70	—	De Nieuil.

Armée anglaise.

Avant-garde.

Le Monarch.	74 canons.		Rowley, capitaine.
Le Centaure.	74	—	Cosby.
L'Exeter.	64	—	Moore.
Le Duke.	90	—	Brereton.
La Queen.	90	—	Harland, vice-amiral. Prescott, capitaine de pavillon.
Le Shewsbury.	74	—	Lockart-Ross.
Le Berwick.	74	—	Stewart.
Le Stirling-Castle.	64	—	Charles Douglas.
L'Hector.	74	—	Hamilton.
Le Cumberland.	74	—	Peyton.

Corps de bataille.

Le Thunderer.	74	—	Walsingham.
Le Vigilant.	64 canons.		Kings-Mill.

niers. La nuit fut très orageuse; les grains se succédaient sans interruption et permettaient difficilement aux vaisseaux de tenir leur poste.

Le [illegible], à la pointe du jour, les deux armées se découvrirent à travers la brume. Elles étaient dans le plus grand désordre. Deux vaisseaux français, le duc de *Bourgogne* et l'*Alexandre*, s'étaient séparés de la flotte et ne s'apercevaient plus. Le comte d'Orvilliers fit gou-

Le Sandwick.	90	—	Edwards.
Le Vaillant.	74	—	Leweson-Gower.
Le Victory.	100	—	Keppel, amiral. Campbell, capitaine de pavillon.
Le Foudroyant.	80	—	Jervis.
Le Prince-Georges.	90	—	John Lindsey.
Le Bienfaisant.	64	—	Mac-Bride.
Le Courageux.	74	—	Lord Mulgrave.
La Vengeance.	74	—	Clements.

Arrière-garde.

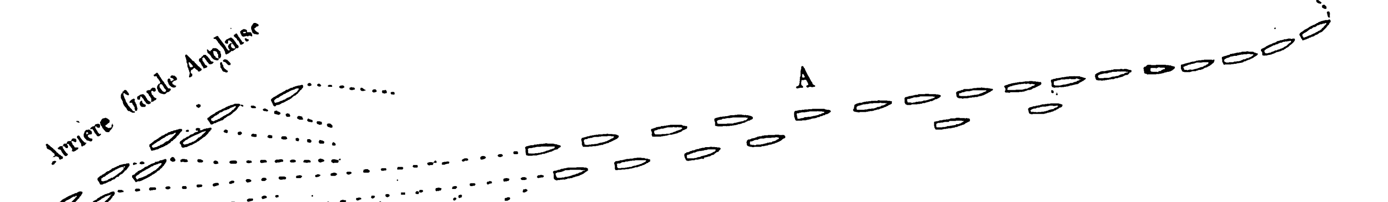
Le Worcester.	64	—	Robinson.
L'Elisabeth.	74	—	Maitland.
La Défiance.	64	—	Goodall.
Le Robust.	74	—	Alexandre Hood.
Le Formidable.	90	—	Palliser, contre-amiral. Bazely, capitaine de pavillon.
L'Océan.	90	—	La Forey.
L'América.	64	—	Lord Longford.
Le Terrible.	74	—	Bickerton.
L'Egmont.	74	—	Allen.
Le Ramillies.	74	—	Digby.

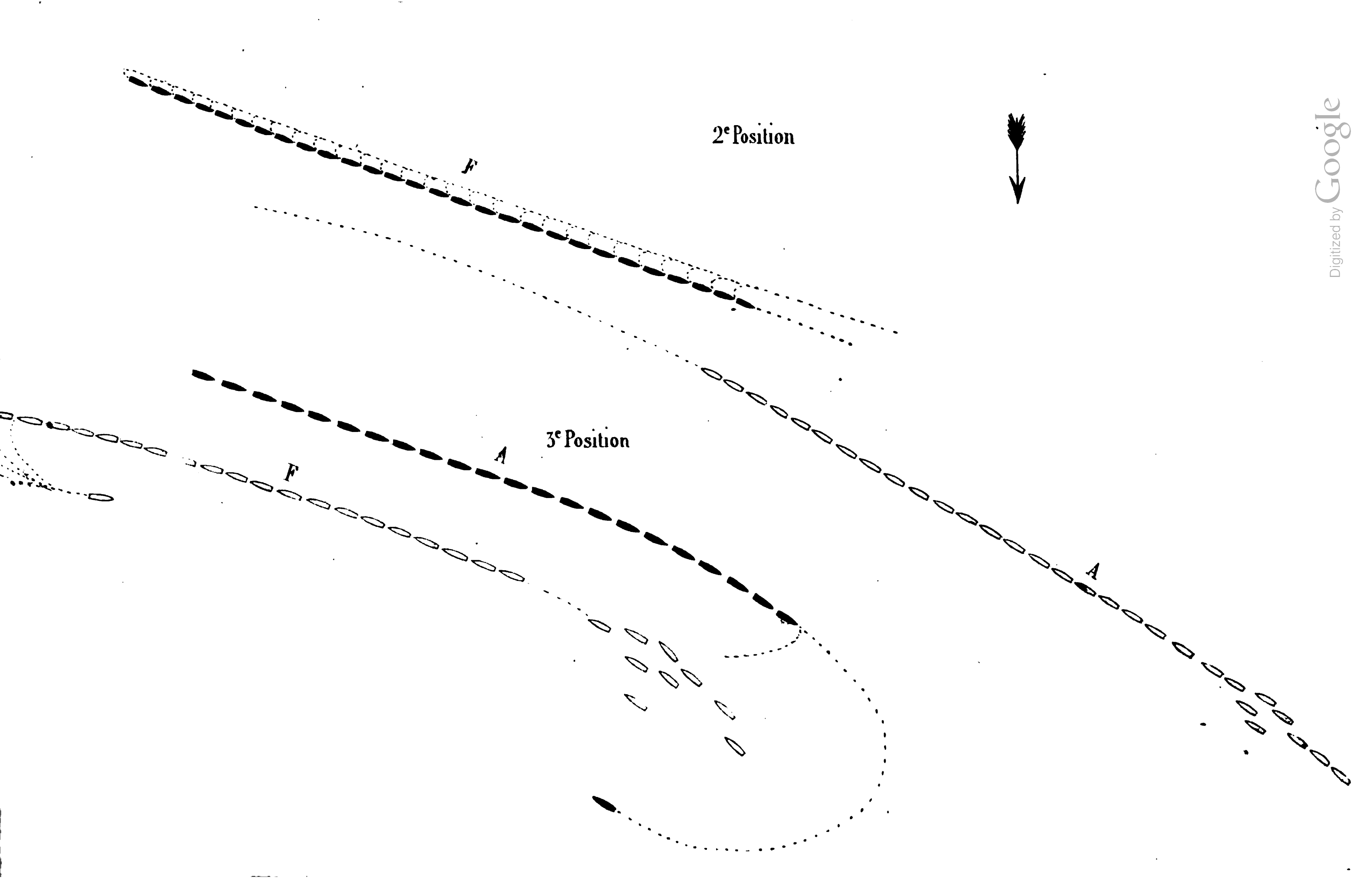
verner sur l'ennemi ; cette arrivée, en le rapprochant des Anglais, lui donnait la facilité de mieux juger de leurs mouvemens, tout en lui permettant de pouvoir rallier ses vaisseaux dispersés et de les soutenir en cas d'attaque.

On crut, à bord des Français, que cette manœuvre allait amener un combat si ardemment désiré. Le vent avait beaucoup calmé ; on prétend qu'alors le duc de Chartres et le comte Duchaffault se transportèrent à bord du vaisseau-amiral la *Bretagne*, et supplièrent le comte d'Orvilliers de se rendre aux vœux de l'armée. L'amiral leur montra ses instructions qui lui prescrivaient la plus grande circonspection ; mais le duc insistait, disant avec raison qu'au début de la guerre, et après nos derniers revers, c'en était fait de l'honneur de la marine de France si l'on évitait un combat devenu presque nécessaire. Pressé par des sollicitations venues de si haut, heureux de trouver, dans le jeune prince, le courage de ses ancêtres, d'Orvilliers promit de tout faire pour en venir aux mains. Mais, en ce moment, craignant les effets, toujours incertains, de la variation du vent, il fit faire le double signal de virer par la contremarche et de ranger l'armée en bataille, tribord amures. Pendant trois jours, les deux adversaires eurent recours

aux plus habiles manœuvres, pour se procurer l'avantage du vent. Le comte d'Orvilliers sut le conserver, et le 27, à quatre heures du matin, le ventse fixa définitivement à l'ouest avec une belle apparence. Les deux armées étaient à deux lieues de distance l'une de l'autre, courant babord amures[1], lorsqu'à neuf heures, le comte d'Orvilliers, observa que Keppel élevait son arrière-garde au vent. Pour mieux pénétrer ses intentions, et se rapprocher en même temps de la flotte anglaise, il fit revirer lof pour lof par la contremarche. Le signal était à peine exécuté que l'amiral anglais vira vent devant par la contremarche. D'Orvilliers eut la certitude alors que l'ennemi avait pour but d'envelopper son arrière-garde en combattant au même bord. Pour le prévenir, il fit virer l'armée, tout à la fois, dans l'ordre renversé, l'arrière-garde formant l'avant-garde. Par ce mouvement hardi, habilement exécuté, le comte d'Orvilliers se mit en mesure de rompre le projet de l'ennemi, de porter du secours à la division du duc de Chartres, alors tête de colonne, et de prendre, sur Keppel, l'avantage que celui-ci avait voulu prendre sur lui. L'armée française gouverna dans cet ordre à dix quarts largue. Cette façon de combattre, non dans un ordre stationnaire, mais par un mouvement successif, convenait d'autant mieux à

Combat d'Ouessant





2e Position
F
3e Position
A
F
A

d'Orvilliers, qu'en raison de l'allure des deux flottes et de l'uniformité de la brise qui s'était franchement décidée ouest, il lui était loisible de rendre l'affaire décisive ou de se borner à un simple engagement. Il résulta de là que, lorsque la tête de l'armée anglaise se présenta pour combattre la division du duc de Chartres, elle la trouva à l'autre bord en bataille, le reste de la flotte française serré et en bon ordre. Keppel, ne pouvant plus espérer de couper ou de traverser l'armée française, se résigna à la prolonger sous le vent pour la combattre. La canonnade, qui grandissait au fur et à mesure que les deux lignes avançaient, était dans toute sa force à midi. Vers trois heures l'arrière-garde britannique, que les différens mouvemens ordonnés par Keppel avaient séparée de son corps de bataille, ayant été exposée au feu d'une quinzaine de nos vaisseaux, fut désemparée et tomba sous le vent. Ce fut alors que le comte d'Orvilliers fit signal, à l'avant-garde, d'arriver par un mouvement successif, et à toute l'armée de se former à l'ordre de bataille tribord amures.

L'exécution de ce signal faisait tomber une partie de l'arrière-garde anglaise au milieu de l'armée française, et permettait à nos vaisseaux, en continuant le

combat sous le vent, de se servir de leurs batteries basses qu'une grosse mer les forçait souvent à fermer. Cependant quoique ces signaux flottassent au haut des mâts de la Bretagne, l'avant-garde restait immobile dans sa première allure. Que se passait-il donc à bord du vaisseau le *St-Esprit?* L'épaisse fumée, qui couvrait comme un nuage les vaisseaux français et anglais, dérobait-elle les signaux à la vue du duc de Chartres et de La Motte Piquet, ou était-ce encore un nouvel exemple d'indiscipline? L'opinion, en France, se prononça selon ses sympathies et ses haines. Les uns ne virent dans la non-exécution immédiate du signal qu'un de ces accidens de mer, indépendans des prévisions humaines; et, pour preuve, ils montraient le duc de Chartres quittant son poste avant et pendant le combat, soit pour enflammer la prudente ardeur de l'amiral, soit pour aller prendre ses ordres (1); d'autres, au contraire, taxèrent ce jeune prince de faiblesse et d'insubordination. La Motte Piquet, disaient-ils, indigné de cette conduite, trépignait de colère et demandait qu'on achevât la victoire. Tous cependant, officiers et matelots, à

(1) Quelque temps après l'ordre d'arriver, le duc de Chartres quitta son poste pour demander, dit-on, l'explication du signal qu'il n'avait pas bien vu.

l'avant-garde, ne pouvaient s'expliquer cette fatale inaction. Qu'on ne croie pas que je cherche ici à exciter la surprise ou à donner pâture à la haine : je ne fais que rapporter ce qui se disait alors et ce que des vieillards, encore vivans, savent et répètent.

A la fin, l'avant-garde française arriva, mais il n'était plus temps de couper la ligne anglaise : la division Palliser, qui avait aperçu le danger que courait celle d'Hartland, avait viré de bord et s'était portée à sa rencontre. Obligé de renoncer à son projet d'entourer une portion de la ligne ennemie, le comte d'Orvilliers prolongea sous le vent la flotte britannique et se rangea en bataille tribord amures.

Cette manœuvre était un défi porté à Keppel, qui ordonna aussitôt à ses vaisseaux de reformer leur rang tribord amures. Le *Formidable*, que montait Palliser, n'ayant point répété le signal, beaucoup de vaisseaux l'interprétèrent mal, et au lieu de se ranger en bataille indistinctement sans observer d'ordre, ils manœuvrèrent pour prendre poste auprès de leur chef respectif. Pendant ce temps, les Français offraient toujours le combat aux ennemis qui, dans le plus grand désordre, n'osaient l'accepter.

Vers cinq heures du soir, Keppel, voyant que malgré

les signaux qu'il faisait, ses vaisseaux ne se rangeaient pas en ligne, envoya la frégate *le Fox* réitérer ses ordres à la voix. Mais ni *le Formidable*, ni les autres vaisseaux n'obéirent. Alors, accablé de douleur, ayant une partie de son armée très maltraitée, il s'éloigna d'un champ de bataille que l'habileté de l'amiral français devait, sans de tristes circonstances, rendre à jamais glorieux pour nos armes (1). Les ennemis eux-mêmes convinrent de

(1) Dans ce combat, si le fait de l'indiscipline du commandant de l'avant-garde, ordre renversé, exista, il présageait les plus funestes conséquences, démontrait que les mauvaises traditions du règne de Louis XV vivaient encore dans le corps royal de la marine, et méritait une enquête d'autant plus sévère que l'on était au commencement de la guerre où les premières opérations ont tant d'influence sur les autres.

Nos ministres manquaient de génie, sans doute; mais ils ne pouvaient ignorer que la marine la plus brave et la plus expérimentée d'ailleurs, ne saurait résister, à la longue, à une marine qui considère la subordination au chef comme la première vertu militaire. Or, c'est ce qui distinguait, alors comme aujourd'hui, la marine royale d'Angleterre.

Chez les officiers anglais, en effet, la discipline, le respect pour l'autorité sont des qualités naturelles; toujours l'officier le plus ancien ou le premier en grade est le plus honoré, ce qui peut se traduire par cette expression anglaise qu'on ne saurait trop admirer : « Le plus ancien est celui qui a le plus d'esprit. » De telles idées sont la garantie de l'ordre, de la soumission, de l'ensemble et de l'harmonie dans les mouvemens, soit pendant les longues et dures croisières, soit pendant le combat.

Chez nous, depuis la mort de Louis XIV, rien de tout cela : un grand courage, quelques chefs qui ont suppléé, à force d'habileté, à ce qui nous manque, mais qui n'ont fait qu'ajourner les désastreuses conséquences

leur défaite : dans le procès intenté à Keppel, il avoua que « l'état dans lequel se trouvaient ses vaisseaux, à

de ce défaut de principes et de l'oubli où sont tombées nos meilleures ordonnances maritimes. Que peuvent faire quelques hommes isolés et qui se rencontrent à de longs intervalles, pour faire revivre dans le corps de la marine les vertus qui ne sont plus? Les gouvernemens qui se sont succédé en France, ont été les premiers à les laisser tomber en désuétude. Qu'on le sache bien, c'est plutôt le ministre que le chef d'armée qui peut organiser la victoire à bord des vaisseaux de la marine française. Un amiral gagnera une, deux batailles ; mais il ne referà pas la discipline et les autres vertus qui en découlent et qui sont seules capables de nous assurer la victoire.

Outre ces qualités précieuses qui distinguent les marins anglais, il y a, dans l'esprit de leur tactique, pour le jour du combat, une connaissance pratique des éventualités qui peuvent s'y présenter, étrangère à la nôtre. Sur le service des officiers généraux de la marine britannique, non commandant en chef, il y est dit : « Dans un combat chaque officier général, commandant une division, doit observer très attentivement la conduite des vaisseaux qui l'avoisinent, qu'ils soient ou non de son escadre. Il doit, à la fin du combat, en rendre compte au commandant en chef, pour que chaque officier puisse être loué ou censuré comme sa conduite l'aura mérité réellement. Si le même général observe qu'un vaisseau esquive évidemment le combat ou ne fait pas bien son devoir, il doit immédiatement envoyer un officier pour suspendre le capitaine de vaisseau et en prendre le commandement à sa place ; si pourtant le vaisseau n'est pas sous ses ordres, il devra en même temps, si les circonstances le permettent, en donner avis à l'officier général de l'escadre à laquelle appartient ce vaisseau, afin que celui-ci puisse, s'il le juge convenable, envoyer un de ses officiers pour en prendre le commandement.

De plus, en raison des difficultés, souvent impérieuses, qui peuvent se

l'égard de leurs mâts, de leurs vergues et de leurs voiles, ne lui laissait pas le choix de ce qu'il était convenable de faire. » Et quelque part il ajoutait « qu'il avait présenté la poupe de ses vaisseaux aux Français, manœuvre qui lui avait donné l'apparence d'une fuite. »

La nouvelle de ce combat causa une joie universelle en France. En Angleterre elle produisit l'effet contraire. Les uns se plaignirent de Keppel, les autres de Palliser.

présenter dans un combat, le même officier général peut prendre sur lui telle manœuvre qu'il jugera bonne, sauf à en assumer la responsabilité. » En Angleterre, les amiraux ont la bonne habitude de conserver le signal de combattre pendant toute la durée de l'affaire, en sorte que tout vaisseau qui ne combat pas, est par cela même passible d'une condamnation.

Tous les mouvemens, particuliers et généraux, émanent, chez nous, de l'amiral chef de la flotte, et c'est un malheur : la tactique ne donnant pas assez d'étendue à l'autorité des officiers généraux placés sous ses ordres, il s'ensuit qu'ils sont, à peu de chose près, comme de simples capitaines, et qu'ils n'osent pas, au moment difficile, exécuter telle manœuvre qu'ils jugeraient nécessaire. Dans les combats de mer, où la liberté d'action est souvent une nécessité, un pareil esprit ne peut être que désastreux. On a vu de braves capitaines rester inactifs à leur poste par un sentiment exagéré de ce principe. En Angleterre, chose caractéristique, plusieurs de leurs plus belles victoires ont été dues à de simples capitaines, qui ne craignirent pas de prendre sur eux la responsabilité de leurs actes. Au 12 avril 1782, le capitaine Douglas fut cause que Rodney coupa notre ligne ; à Aboukir, le capitaine Foley passa, sans ordre, entre la terre et notre avant-garde, et détermina, par ce mouvement énergique, la destruction de notre escadre.

tous de la fortune. Après un jugement célèbre, Keppel et Palliser furent acquittés, le premier au grand contentement du peuple dont il était l'idole, le second à la satisfaction du ministère, dont il était la créature (1).

Après le combat d'Ouessant, les deux armées rentrèrent dans leurs ports respectifs pour reprendre la mer le mois suivant. La flotte britannique resta constamment sur la défensive, évitant avec soin le comte d'Orvilliers, qui alla dans la Manche jusqu'en vue des terres d'Angleterre. Après plusieurs jours d'une croisière infructueuse, d'Orvilliers se décida à revenir à Brest, mais auparavant il poussa sa navigation au large du golfe de Gascogne, comptant y rencontrer l'armée anglaise et opérer, en même temps, la sortie ou la rentrée des navires, soit de guerre, soit du commerce, qui allaient ou venaient des Antilles. Les convois destinés pour Bordeaux, Nantes et Brest, gagnèrent heureusement nos ports, mais il ne put joindre la flotte des ennemis ni empêcher la rentrée de leurs convois à Plimouth et à Bristol.

(1) Dans le procès de Keppel, les capitaines interrogés déclarèrent « qu'ils étaient loin de s'attendre à voir les Français manœuvrer avec autant d'aisance, de fermeté et de talens maritimes qu'ils en avaient montrés. » Voir la défense de sir Hugh Palliser et son interrogatoire, 13 avril 1770.

CHAPITRE III.

Destaing. — Howe. — Byron.

Tandis que le comte d'Estaing cinglait vers l'Amérique, examinons l'état des provinces insurgées.

Le commencement de l'insurrection des provinces anglaises ne fut signalé par aucun fait militaire important. La guerre s'était réduite à des affaires d'escarmouches que les Anglais souillaient par leurs cruautés.

En 1777, les Américains, fatigués de la longueur de la lutte, ébranlés par des revers, avaient perdu de leur

enthousiasme. L'autorité du congrès était souvent méconnue, et l'insurrection, manquant de centre, semblait devoir se consumer en efforts partiels. Toute l'armée du congrès, qui était rassemblée à Princeton et à Trenton, n'excédait pas trois mille hommes, tandis que les forces anglaises s'élevaient à plus de trente mille. Il eût été téméraire de combattre. Comme Fabius, le généralissime de l'armée américaine, Washington, par un plan de circonspection sagement exécuté, sut parvenir à contenir ces masses d'ennemis ; mais ses plus grands auxiliaires furent les déserts, la difficulté des communications dans un pays hostile, et la distance qui séparait, entre eux, les divers corps d'opération de l'armée ennemie.

Cependant la défaite des Américains à Brandy-Wine, le 11 septembre 1777, venait d'ouvrir aux Anglais la province de Pensylvanie et avait contraint les vaincus à se retirer en désordre sur les bords du Schuylkill, où, par suite du manque de provisions saines et de la rigueur de la saison, le nombre des troupes fut encore réduit.

Bientôt après, la prise de la capitale de cette province par le général Howe, et la défaite complète, dans le nord, du général Saint-Clair, portèrent l'épouvante dans tous les cœurs américains. Mais un événement, aussi

inattendu que glorieux vint raffermir les courages ébranlés et ranimer le patriotisme mourant. Malgré ses succès, Howe se voyait, près de Philadelphie, harcelé sans cesse par Washington, et, dans un dernier engagement, le général américain avait mis en déroute un parti d'Anglais. Le général Howe, pour se débarrasser de cet ennemi qui gênait sa marche victorieuse, eut recours au général Burgoyne qui se trouvait sur les frontières du Canada. Pour investir Washington et sa petite armée, Burgoyne traverse les déserts, s'engage dans les défilés de Saratoga sur l'Hudson, tombe dans l'embuscade que lui tend le général américain Gates, et se trouve contraint de se rendre prisonnier avec son armée forte de six mille hommes.

La capitulation de Saratoga, dans la situation désespérée où étaient les Américains, fut plus qu'une simple victoire; elle réveilla l'esprit national et fut le motif dont se servirent en France les partisans de la guerre pour triompher des scrupules de Louis XVI.

Dès ce moment les Américains prirent l'offensive. Ils restèrent maîtres du champ de bataille à l'affaire de Monmouth ou de Freehold. Les généraux anglais, abattus par ces revers inattendus et par la nouvelle de l'arrivée prochaine des Français, évacuèrent Philadelphie

et se retirèrent à New-Yorck et à New-Jersey. Washington et Gates se portèrent, l'un vers l'Hudson pour garder les passages des montagnes, l'autre sur les rives de ce fleuve afin d'inquiéter la garnison de New-Yorck. Cette manœuvre habile eut tout l'effet désirable, elle isola les troupes anglaises qu'elle divisait, et montra aux populations, encore indécises l'ascendant des armes américaines.

Cependant le général anglais Clinton étant parvenu à déblayer les abords de New-Jersey, se dirigea sur Middletown. Il donna l'ordre à l'amiral Howe, mouillé dans la Delaware, de se rendre à Sandy-Hook, afin de pouvoir relier ses communications avec la garnison de New-Yorck et s'y faire transporter en cas d'événement.

La possession de Sandy-Hook réalisait les espérances des généraux anglais. A côté de Middletown, et à dix ou douze lieues au dessous de New-Yorck, cette petite langue de terre possède un bon mouillage à l'abri des vents du sud. Il se trouve, en cet endroit, une grande bature qui s'étend assez au large dans la mer; elle vient de Long-Island, et oblige les navires à prendre des précautions pour entrer comme pour sortir.

C'est là que l'escadre anglaise mouilla, au moment même où les premiers détachemens anglais parurent

sur la côte. Howe trouva Clinton décidé à aller à New-Yorck avec son armée. L'amiral anglais, avec son activité ordinaire, fit passer toutes les troupes à Sandy-Hook et les transporta peu après à New-Yorck, ignorant les périls auxquels un hasard inespéré venait de le soustraire.

Le comte d'Estaing était enfin arrivé dans les mers d'Amérique. Sa traversée se prolongea au delà du terme ordinaire ; l'indiscipline de plusieurs capitaines qui, la nuit, faisaient peu de voiles et se souventaient volontairement, retarda sa navigation au moment où la célérité était le plus nécessaire. Si, en effet, l'escadre française fût arrivée, quelques jours plus tôt, en Amérique, l'amiral Howe tombait indubitablement en notre pouvoir, et l'armée anglaise, sans issue du côté de la mer, prise à dos par Washington, renouvelait la capitulation de Saratoga.

Le comte d'Estaing, après avoir reconnu la côte de Virginie, se porta à l'embouchure de la Delaware. Contre son attente, il ne vit ni Howe ni Clinton. Désespéré de ce contre-temps, qui lui ravissait une gloire éclatante, d'Estaing cingla sur Sandy-Hook. Malgré les vents contraires, il se présenta, le 11 juillet, devant ce port et fit aussitôt ses préparatifs d'attaque. Howe, surpris et

mal embossé, se trouvait dans l'impossibilité de faire une résistance avantageuse. Le seul obstacle qui s'offrait à d'Estaing était le banc qui court de Long-Island à Sandy-Hook et qu'il fallait franchir avec ses vaisseaux. Avec la marée, cette opération était praticable; le comte d'Estaing promit cent mille écus au pilote qui voudrait s'en charger. Ce coup de main allait à son caractère entreprenant, et il savait qu'au début d'une guerre, un pareil fait d'armes suffisait pour fixer la fortune sous ses drapeaux. Les pilotes américains, dont il prit trop les conseils, soit ignorance de leur part, soit trahison ou lâcheté, le dissuadèrent de cette entreprise. Ils prétendirent que plusieurs de ses vaisseaux tiraient trop d'eau pour franchir la passe; en conséquence, d'Estaing leva l'ancre, le 22 juillet, et alla mouiller à quelques milles du côté de New-Jersey. Il s'approvisionna et reparut devant Sandy-Hook. La marée et le vent portaient dans la passe. Un instant il eut la pensée de la forcer; mais, quoique téméraire, le comte d'Estaing manquait de cette audace habile qui dédaigne les règles de la prudence commune pour suivre les inspirations du génie. Comme la première fois, les pilotes l'en détournèrent. Une considération, d'ailleurs, sembla justifier sa circonspection. On annonçait l'arri-

vée du vice-amiral Byron avec une puissante flotte, et n'était-il pas à craindre qu'il ne se trouvât pris entre ce dernier et l'amiral Howe? En outre, les Américains, depuis le mauvais succès du plan formé à Paris, avaient porté leurs vues du côté de Rhode-Island. Pour l'accomplissement de ce projet dont ils espéraient les plus importans résultats, le concours du comte d'Estaing fut jugé nécessaire. Washington et Lafayette se chargèrent de cette négociation auprès de l'amiral français, et, sur la réponse approbative de ce dernier, le congrès désigna Sullivan pour la conduite de cette entreprise.

Le comte d'Estaing s'éloigna de Sandy-Hook et gouverna sur Rhode-Island où il arriva le 29 juillet. Sullivan alla camper auprès de Providence. D'Estaing mouilla d'abord à Brentons-Ledge, à cinq milles de New-Port, et fit occuper les trois passes de la rivière. Le 8 août, il mit sous voile, pénétra malgré le feu des batteries ennemies, jusqu'à New-Port et entra dans la baie de Connonicut. A cette approche subite, les Anglais furent saisis de frayeur, et, sans songer à résister, ils brûlèrent les frégates la *Juno*, la *Flora*, le *Larck*, l'*Orpheus* et le *Cerberus*, deux corvettes et plusieurs magasins.

Cependant l'amiral Howe, favorisé par les circonstan-

ces, de la défensive passait à l'offensive. L'escadre de Byron, en atterrissant sur les côtes d'Amérique, s'était vue dispersée par les vents. Quatre de ses vaisseaux, poussés par la tempête, vinrent se réfugier à Sandy-Hook et renforcer ainsi l'escadre britannique.

Howe, dès ce moment, se voyant en forces et connaissant l'importance de Rhode-Island, s'apprêta à renverser les projets des alliés. Ses espions le tenaient au courant de la position que l'escadre française avait prise pour l'attaque de Rhode-Island. Plein d'expérience de ces parages, il savait qu'ainsi mouillés, les Français ne pourraient appareiller que par un vent de nord, qui, durant le mois d'août, se fait très rarement sentir le long de cette côte. Howe leva donc l'ancre, et parut le 9 août devant la pointe de Judith. Les vents soufflaient du large ; au moment où il comptait le plus sur le succès de ses prévisions, le vent changea subitement et passa au nord.

Le comte d'Estaing, de son côté, observait l'ennemi et faisait des vœux pour que des vents favorables le missent à même d'aller à sa rencontre. Quand la brise du nord se leva, d'Estaing se hâta de faire appareiller ses vaisseaux, et, porté par une jolie brise du nord, il cingla, le 10, sur l'amiral Howe. Celui-

ci, qui, avec deux vaisseaux de moins que d'Estaing, ne se croyait pas en état d'accepter le combat que lui offrait son impétueux adversaire, prit aussitôt la bordée du sud, dans l'espoir que le vent viendrait de cette partie, comme tout semblait le présager. Les deux armées manœuvrèrent un jour et demi, l'une pour engager, l'autre pour éviter le combat. On était alors au 11, vers cinq heures du soir. Quelques heures de plus, et une action générale allait peut-être décider du sort de l'Amérique. Le vent, qui s'était rafraîchi depuis le matin avec une pluie continuelle, augmenta sur le soir, et dégénéra, dans la nuit du 11 au 12, en un coup de vent épouvantable. Howe, qui avait mis son pavillon sur une frégate, afin de mieux diriger les mouvemens de l'escadre, en fut séparé, et ses vaisseaux se trouvèrent jetés au loin.

Le comte d'Estaing fut encore plus malheureux. Le *Languedoc*, qu'il montait, perdit son gouvernail et tous ses mâts. D'autres vaisseaux français souffrirent beaucoup dans leur gréement et leur mâture. Après la tempête, qui dura quarante heures, des dangers, non moins grands, vinrent assaillir quelques uns de nos vaisseaux. Le *Languedoc*, errant au gré des flots, fut attaqué par le *Preston*. Le *Marseillais*, presque aussi endommagé,

eut affaire au *Renow*. Il leur fallut des efforts de courage pour échapper à ces deux adversaires, et le vent *ayant calmé*, tous les vaisseaux rallièrent le comte d'Estaing qui prit la direction de New-Port.

Dans toute autre circonstance, la route que prenait le comte d'Estaing eût été jugée nécessaire ; mais il avait reçu avis de la jonction de Byron avec Howe : cette certitude était plus que suffisante pour lui interdire un acte de témérité sans excuse. En vain les capitaines le sollicitèrent de renoncer à ce dessein, la seule raison qu'il leur opposa, fut la parole d'honneur donnée à Sullivan qu'il reviendrait à New-Port. D'Estaing oubliait qu'en pareille occasion sa promesse n'était que relative et ne pouvait pas l'engager ; mais, comme tous ceux de sa race, il avait, pour ainsi parler, la superstition de l'honneur, et il eût mis ce sentiment chevaleresque presque au dessus des intérêts de son pays. C'étaient huit mille hommes et douze vaisseaux qu'il exposait pour y satisfaire. Quoi qu'il en soit, d'Estaing mouilla à Rhode-Island et vit Sullivan, qui lui annonça la présence à Sandy-Hook de la flotte combinée de Howe et de Byron. Hors d'état de coopérer plus long-temps à la réduction de cette place, comprenant tout le danger de sa position, à quel-

ques lieues d'une flotte bien supérieure en nombre à la sienne, dont la plupart des vaisseaux étaient dégréés, le comte d'Estaing fit savoir à Sullivan son projet d'aller relâcher à Boston. Le général américain, qui venait de recevoir de nouveaux renforts, n'apprit cette nouvelle qu'avec désespoir. « Débarquez, faisait-il dire à l'amiral français, vous l'aviez promis; votre départ pourrait nous livrer aux Anglais. Débarquez, l'honneur et l'amitié vous en font la loi. » Le marquis de Lafayette était plus pressant encore; mais la conservation de l'escadre était si intimement liée à son départ de Rhode-Island, que le comte d'Estaing ne crut pas devoir obtempérer à ces sollicitations. Au reste, la conduite de Sullivan à son égard n'était point faite pour le retenir. Ce général, par ses propos autant que par certains actes équivoques, s'était vu soupçonner d'intelligence avec l'ennemi. Il n'aimait pas les Français; et, quand le comte d'Estaing appareilla pour Boston, il ne craignit pas d'outrager notre caractère national en donnant pour mot d'ordre à ses troupes, que les Français étaient des traîtres, insolence qui fut relevée, avec la vigueur qu'elle méritait, par le marquis de Lafayette.

L'arrivée de l'escadre française à Boston, qui eut lieu le 25 août, et sa retraite de Rhode-Island, mirent la

désunion entre les deux peuples alliés et fut le prétexte de plusieurs rixes sanglantes. L'Angleterre y gagna de nouveaux partisans dans les provinces insurgées et la levée du siége d'une de ses principales forteresses.

A peine l'escadre française était-elle mouillée à Boston, que les deux amiraux anglais, prévenus de son départ de Rhode-Island, s'empressèrent de suivre ses traces. Leur navigation, favorisée par un beau temps, leur permit de se présenter devant Boston presqu'en même temps que le comte d'Estaing, et il est indubitable que si ce dernier n'avait pas pris le parti de passer entre les bancs de Saint-Georges et de Nantukket pour accélérer sa marche, les Anglais, qui franchissaient, eux-mêmes, cette passe pour la première fois, se seraient trouvés devant la baie de Boston avant l'amiral français. Un grand désastre pour la France eût peut-être été le résultat de la perte de temps du comte d'Estaing et de l'activité des ennemis. Les Anglais durent renoncer à tout projet d'attaque contre l'escadre française; comme, d'ailleurs, la saison était avancée, ils allèrent hiverner à New-Yorck.

La campagne, cette année, était définitivement terminée ; Howe crut le moment favorable pour profiter du congé qu'il avait demandé et qu'il venait de recevoir ;

il partit pour l'Angleterre, laissant le commandement des forces navales britanniques au vice-amiral Byron.

Howe, dans cette campagne, mérita les récompenses que lui prodigua l'Angleterre ; son activité, son patriotisme et les talens qu'il déploya lui ont mérité une belle place parmi les marins illustres dont s'honore son pays.

Le comte d'Estaing, moins praticien et moins au fait des mers d'Amérique, se montra quelques fois inférieur à lui. A la vérité, s'il eut en général l'avantage du nombre, il n'eut pas, comme lui, des capitaines dévoués. Il est possible qu'il n'ait manqué au comte d'Estaing, pour être un homme de mer du premier ordre, que des subalternes disciplinés; mais il ne sortait pas du corps royal de la marine, et c'était assez pour que des esprits jaloux de leur arme ne lui pardonnassent pas son origine.

Quoi qu'il en soit, le comte d'Estaing rendit, dans cette campagne, des services éminens à la cause américaine; non seulement il força la flotte britannique à rester une partie du temps sur la défensive, mais il neutralisa les efforts qu'avait faits le gouvernement anglais pour soumettre ses colonies.

Cependant le comte d'Estaing, mécontent des Américains, ne jugea pas à propos d'hiverner à Boston; il mit à la voile le 2 novembre et fit route pour les Antilles. Il

avait reçu, quelques jours auparavant, deux nouvelles qui parurent motiver son éloignement du principal théâtre de la guerre. L'une était la prise des îles de St-Pierre et de Miquelon par le commodore Evans. Libre d'agir, sans avoir à surmonter les obstacles qui avaient arrêté Howe, le commodore anglais déshonora son caractère par ses cruautés. Après s'être emparé, le 14 septembre, de ces deux points précieux pour notre commerce maritime, il incendia les magasins et les établissemens destinés à la pêche de la morue, et il força ceux qui les occupaient à s'expatrier. Ces faits, qui rappellent les temps les plus barbares, ne sont que trop fréquens dans les annales du peuple anglais ; ils contrastent avec la conduite chevaleresque et généreuse de la nation française.

L'autre nouvelle, qui était la conquête de la Dominique, dédommageait amplement la France de cette perte. L'île de la Dominique, située entre la Martinique et la Guadeloupe, devenait, en raison de la guerre, d'une grande importance. Le marquis de Bouillé s'était préparé depuis quelque temps à s'en emparer par un coup de main. En septembre, l'occasion lui parut favorable. Il partit avec deux mille hommes, sous l'escorte des frégates la *Tourterelle*, la *Diligente* et l'*Amphitrite*. Ar-

rivé à la Dominique, il effectua le débarquement de ses troupes. M. de Fonteneau, à la tête de plusieurs compagnies d'infanterie, marcha, sous la protection du feu de la *Diligente*, sur le fort Cachacrou et l'enleva sans coup férir. Du fort Rousseau et de la batterie de Lubière les Anglais faisaient un feu nourri sur les Français. M. de Lachaise, avec les chasseurs d'Auxerrois, attaqua de front l'ennemi. Pendant que ses soldats s'élancent par les embrasures, s'accrochent aux canons et s'en rendent maîtres, le vicomte de Damas gagne les hauteurs qui couronnent le fort Rousseau, et le marquis de Bouillé entre dans les faubourgs de la ville : le gouverneur Buart demande alors à capituler et obtient des conditions honorables. Les propriétés des habitans furent respectées.

Ces deux expéditions n'étaient que le prélude des événemens sérieux qui allaient s'accomplir. Tandis que le comte d'Estaing se dirigeait sur la Martinique, Byron, prévenu à temps, détachait de la flotte le commodore Hotam avec un convoi de troupes qu'il destinait pour la Barbade. Quant à lui, pressant les approvisionnemens dont il avait besoin, il appareillait quelques jours après pour se rendre au même endroit. Le départ de l'escadre française, au plus fort de l'hiver, lui faisait supposer

quelque dessein important de sa part. Il jugea donc sa présence aux Antilles nécessaire, soit pour s'opposer aux entreprises des Français, soit pour en tenter lui-même si les occasions se présentaient. Par l'effet d'une bizarre coïncidence, l'escadre d'Hotam et celle des Français firent route ensemble n'étant séparées l'une de l'autre que de quatre à cinq lieues. Les Anglais, qui soupçonnaient le danger, mirent un soin extrême à naviguer bien serrés. Pourtant un coup de vent vint jeter le désordre dans l'une et l'autre escadre. Trois transports anglais tombèrent au milieu des Français : ce fut comme une révélation pour le comte d'Estaing. Un convoi ennemi se trouvait près de lui ; la capture de ces trois navires ne lui donne aucun renseignement satisfaisant. Il sait bien que c'est le commodore Hotam qui escorte un nombreux convoi ; mais il ignore sa destination. Est-ce pour Antigoa ou la Barbade? Antigoa est le rendez-vous habituel des Anglais, Antigoa est sur la route; d'autre part, il croit avoir observé que les prisonniers ont indiqué la Barbade comme point de ralliement. Dans son incertitude il s'arrête au dessein de faire route pour Antigoa (1).

(1) En gouvernant sur la Barbade, le comte d'Estaing s'emparait facilement de la division du commodore Hotam et du convoi. Sainte-

Il compte précéder l'ennemi, arrêté dans sa marche par de nombreux transports, et le prendre ou le détruire. Un pareil événement portait un coup mortel à la puissance anglaise dans les Antilles. Plein de cette idée, il se hâte et arrive en vue d'Antigoa. Là il se met en croisière et attend quelques jours. Rien ne paraît ; mécontent de la fortune, autant que de lui-même, il va mouiller, le 6 décembre, à la Martinique.

Le commodore Hotam avait continué à gouverner sur la Barbade, où il mouilla le 10 du même mois. Il trouva dans ce port le vice amiral Barington qui l'avait devancé de quelques jours.

Barington, qui jusqu'à ce jour n'avait pu faire aucune entreprise, faute de troupes, désormais tranquille sur le

Lucie était sauvée, et les possessions anglaises du vent, dépourvues de garnison, se trouvaient sans défense. Tout l'engageait à prendre ce parti. La veille de la prise des trois transports, le vent était à l'E.-S.-E. Antigoa lui restait au S.-O. En courant vers le sud 24 heures il avait les chances de rencontrer le convoi, ou il s'assurait, en le manquant, que sa destination n'était pas pour la Barbade. Alors, étant en latitude d'Antigoa, il gouvernait vent arrière sur l'île, et le lendemain il joignait le convoi avant son attérage. Une autre considération importante aurait dû le déterminer. La Barbade, par sa position au vent, domine les autres îles; il était présumable que l'ennemi profiterait des vents favorables pour aller y mouiller, parce que, de ce point, il distribuait ses forces comme il l'entendait.

sort des îles anglaises et pouvant disposer de plusieurs régimens, s'était porté sur l'île française de Sainte-Lucie et la pressait vigoureusement par terre et par mer.

Sainte-Lucie, en face de la Martinique, était d'une importance majeure et réclamait les plus prompts secours. Quoiqu'elle fût d'une défense facile, les Français l'avaient beaucoup négligée, et, au moment de l'attaque de l'amiral Barington, M. de Micou, son gouverneur, n'avait que quelques soldats pour repousser l'ennemi. Le général anglais Meadow, à la tête d'un fort détachement, s'était avancé vers les hauteurs qui commandent, par le nord, l'anse du grand Cul-de-Sac. Après un engagement assez vif, M. de Micou, trop faible pour résister, avait dû se replier sur la capitale, appelée le Morne-Fortuné. Avec une poignée de soldats il faisait une résistance obstinée, mais qui devenait, à chaque moment, plus vaine. Meadow était déjà maître des hauteurs, tandis que de son côté le général Prescott, avec quelques régimens, occupait toutes les positions contiguës à la baie. Le lendemain de la descente, 14 décembre, les Anglais réunirent leurs forces et attaquèrent le Morne-Fortuné. Incapable de tenir plus long-temps, M. de Micou évacua la place et se retira avec son ar-

tillerie dans les ravins de l'île; les Anglais, avant de faire une attaque générale, s'établirent par précaution dans la baie du Carénage et s'y fortifièrent. Ils jugèrent avec raison que par cette baie, qui est à trois milles du nord de celle du grand Cul-de-Sac, les Français pourraient jeter des secours dans l'île et les prendre à revers. L'amiral Barington avait mouillé son convoi dans le fond de l'anse du grand Cul-de-Sac avec ses vaisseaux au nombre de sept et trois frégates; il s'était embossé en dehors de sa première ligne et à la portée d'une batterie qu'il fit élever sur la pointe du morne le plus proche. Tel était l'aspect des affaires quand, le lundi 14, à neuf heures du matin, un bateau vint annoncer au comte d'Estaing que les ennemis attaquaient Sainte-Lucie; le signal d'appareiller fut fait à l'instant. D'Estaing, sachant que les Anglais étaient devant l'île depuis plusieurs jours, espéra, par une grande activité, réparer la faute du gouverneur français qui le faisait prévenir si tard.

Le morne Fortuné pris, l'île entière tombait au pouvoir de l'ennemi; on disait qu'il n'était pas encore rendu. Pour prévenir ce malheur, il était urgent, non seulement de se montrer afin de donner du cœur aux assiégés, mais encore d'empêcher l'escadre anglaise de

choisir une position dont l'avantage suppléât au nombre de ses vaisseaux.

Avant quatre heures du soir du même jour, onze vaisseaux sortirent de la baie du Fort-Royal. Une nuit de grains et d'accidens causés par des abordages, n'empêcha pas qu'après le soleil levé on ne gouvernât sur les ennemis qu'on aperçut embossés dans le grand Cul-de-Sac, les batteries de terre les défendaient moins que le gissement de la côte; on ne pouvait approcher d'eux qu'en serrant le vent et qu'avec des brises établies.

Destaing, ne supposant pas que la baie du Carénage fût occupée par l'ennemi, se présenta d'abord à l'entrée, se proposant d'y mouiller et de se porter sur le flanc des troupes anglaises qu'il avait reconnues. Une vive canonnade, qu'il essuya de la part des batteries, le convainquit de son erreur et le détourna de ce dessein; il se dirigea alors sur le mouillage de Barington. En forçant son embossage, il s'emparait des vaisseaux, débarquait, sans grands obstacles, toutes ses forces, et obligeait les généraux Prescott et Meadow à capituler.

Le 15, vers neuf heures du matin, se trouvant à portée du canon de l'ennemi, il fit commencer le feu. Mais comme le vent manquait à mesure que les vaisseaux approchaient, l'un après l'autre, le cap du nord qui couvrait

l'escadre britannique, ils étaient obligés de profiter du premier souffle qui se faisait sentir pour virer de bord et sortir d'une position dans laquelle un seul vaisseau se trouvait battu par l'escadre ennemie tout entière. Les Français défilèrent ainsi sans produire aucun effet. Vers midi, le comte d'Estaing, espérant que la brise, en fraîchissant, arriverait jusqu'à l'escadre ennemie, s'approcha de nouveau. Il avait 12 vaisseaux, au lieu de 11, par suite de la jonction du *Guerrier* qui avait été retardé dans son appareillage. Le calme le retint encore; d'Estaing fit virer son escadre vent arrière par la contremarche : chaque vaisseau faisait feu sur l'ennemi. Ce mouvement, qui rapprochait de plus en plus l'arrière-garde française du mouillage des Anglais, mit le *Guerrier*, serrefile de la ligne, dans une zone de calme où il eut à essuyer, quelque temps, tout le feu de la division ennemie. Le comte d'Estaing rebuté, se retira et alla chercher un endroit propre au débarquement de ses troupes.

Dans la nuit du 16 et la matinée il mit une forte division à terre, à Choc-Baie, petite anse qui se trouve entre le Carénage et le Gros-Ilot ; sept mille hommes, partagés en trois divisions, se dirigèrent vers l'ennemi par trois sentiers différens; le comte de Lowendal,

colonel du régiment d'Armagnac, commandait l'aile droite, le marquis de Bouillé la gauche, et le comte d'Estaing le centre.

Parvenus à moitié chemin, nos troupes furent abandonnées de leurs guides; mais, sans se décourager un instant, elles se réunirent sur la pente de la colline, en face des retranchemens anglais.

Là, des obstacles infranchissables s'opposent à leur marche, et à mesure que les derniers avancent, les colonnes s'engagent de plus en plus. En ce moment, l'artillerie anglaise porte le ravage dans cette masse confuse de soldats; en vain les plus braves essaient d'enlever les positions inexpugnables de l'ennemi, en vain quelques uns d'entr'eux sont parvenus jusque dans l'enceinte des retranchemens; seuls, sans appui, enveloppés de toute part, ils sont pris ou tués. Le comte d'Estaing tente deux attaques désespérées; les soldats épuisés, décimés, ne déploient plus la même énergie. D'Estaing, dans cette extrémité, ordonne la retraite; elle s'exécute sans que l'ennemi tente de la contrarier: 1,000 hommes tués ou blessés furent le résultat de ce coup de main qui aurait infailliblement réussi sans la trahison ou la lâcheté des guides.

L'ennemi ayant combattu à l'abri de ses murailles,

éprouva peu de perte. Après cette malheureuse tentative, le comte d'Estaing reprit le chemin de la Martinique, abandonnant M. de Micou, qui, réduit à 100 hommes, fut obligé de capituler.

Dans cette expédition, Barington se couvrit de gloire. Ses belles dispositions et son courage préservèrent son escadre d'une ruine que les forces supérieures des Français rendaient inévitable, et procurèrent à sa patrie un port militaire important. Si d'Estaing, imitant la manœuvre de son adversaire, avait fait mouiller ses vaisseaux par le travers de ceux des ennemis, il est probable que le résultat aurait été bien différent.

Le comte d'Estaing était à peine mouillé à la Martinique, que Byron se présenta le 7 janvier devant Sainte-Lucie. Son retard provenait des vents contraires qui avaient beaucoup fatigué ses équipages.

L'hiver vint suspendre les hostilités de part et d'autre. Durant cet intervalle, l'Angleterre et la France s'apprêtèrent à pousser la guerre avec plus de vigueur que jamais.

Comme les forces navales de la Grande-Bretagne étaient devenues, par la jonction de Barington avec Byron, bien supérieures à celles que commandait le comte d'Estaing, la cour de Versailles expédia succes-

sivement de France le comte de Grasse et le chevalier de la Mothe-Piquet. Le premier, ayant sous ses ordres quatre vaisseaux, mouilla, au Fort-Royal de la Martinique, le 20 février; le second n'arriva que plus tard. Parti après le comte de Grasse, avec six vaisseaux, trois frégates et un convoi, sa traversée se prolongea au delà du terme ordinaire. Il mouilla au Fort-Royal le 27 juin. Son concours fut jugé d'autant plus nécessaire qu'une nouvelle division anglaise, aux ordres du commodore Rowley, avait paru aux Antilles. Des forces aussi considérables, rassemblées en un même point, présageaient des événemens importans pour l'année 1779. Ce fut dans ces circonstances solennelles que l'Espagne se déclara pour la France contre l'Angleterre.

La cour de Madrid éprouvait un vif désir d'entrer dans l'alliance française. Humiliée de ses précédens désastres, elle tenait à abaisser l'arrogance britannique, à reprendre Gibraltar, la Jamaïque et à conquérir les deux Florides qu'elle regardait comme nécessaires à son entière domination dans le golfe du Mexique; cependant plusieurs considérations sérieuses recommandaient la prudence au cabinet de Madrid.

D'abord il ne se dissimulait pas les dangers qui résultaient, pour ses colonies, de l'insurrection des pro-

vinces américaines, dont les idées ne pouvaient manquer de s'étendre et de gagner les pays limitrophes; en second lieu, il était d'une bonne politique de faire payer à l'Amérique les avantages de son alliance. En cela l'exemple de la France l'engageait à ne rien précipiter, car on savait que la promptitude du ministère français à traiter avec les insurgés, lui avait fait manquer l'occasion d'obtenir de meilleures conditions commerciales.

D'un autre côté, le cabinet espagnol était vivement sollicité par la cour de Versailles qui lui faisait les offres les plus brillantes.

L'ambassadeur de France à Madrid représentait que le moment était venu pour l'Espagne de laver l'affront fait au nom espagnol par la prise de Gibraltar et de Minorque. Il promettait, au nom de son gouvernement, la restitution de la Jamaïque et des deux Florides. Avec le concours de l'Espagne, tout semblait possible. Deux escadres, combinant ensemble leurs opérations, se porteraient sur les côtes d'Angleterre, pour protéger l'armée d'invasion qui se rassemblait de nouveau en Bretagne et en Normandie. Les Anglais, attaqués chez eux et privés d'une partie de leurs troupes, seraient-ils en état de résister à l'armée d'invasion, et en cas que cette

armée fût obligée de se rembarquer, elle laisserait assez de ruines sur son passage pour donner, au commerce et à l'indépendance de l'Europe, des gages durables de sécurité.

Ces réflexions, qui ne manquaient pas de justesse et que l'ambassadeur appuyait des plus belles promesses, triomphèrent des alarmes que l'insurrection de l'Amérique inspirait au cabinet de Madrid et le déterminèrent à conclure secrètement, avec la France, un traité offensif et défensif.

Au même moment, le chargé d'affaires de France en Amérique jugea que l'occasion était favorable pour obtenir du congrès les avantages politiques que trop de précipitation avait fait perdre, et, tirant parti de l'alliance dont il attendait la conclusion, il vantait aux Américains l'importance d'un tel concours, au milieu de la lutte, et il laissait pressentir qu'avec quelques concessions commerciales, son gouvernement déterminerait l'Espagne. Ces insinuations habiles auraient pu avoir l'effet que se promettaient les cours de Madrid et de Versailles, sans certaines circonstances graves qui montraient aux moins clairvoyans leur peu de fondement. D'ailleurs les amis de la cause américaine, en Europe, tenaient le congrès au courant de la politique de

la France et de l'Espagne, des armemens de cette dernière puissance et de ses tendances à faire la guerre.

C'est au milieu de ces pourparlers de la diplomatie que le gouverneur de la Louisiane, don Bernard Galvez, fit une expédition contre les possessions anglaises du Mississipi. Ces nouvelles, et plus encore la certitude acquise par le congrès que ce même gouverneur venait de reconnaître l'indépendance des provinces insurgées, lui firent rejeter toute espèce de concession.

La cour d'Espagne, démasquée dans ses projets, offrit alors officiellement sa médiation à l'Angleterre. Cette mesure, qui avait pour but de donner au monde le change sur les véritables intentions de l'Espagne, ne trompa personne, à plus forte raison la nation anglaise. Elle savait trop bien les griefs que le gouvernement espagnol nourrissait contre elle, les relations étroites des cabinets de Madrid et de Versailles, pour compter sur une médiation impartiale ; mais désirant ménager cette puissance, les ministres anglais répondirent à ces offres par des notes évasives et dilatoires. Cependant L'Angleterre, qui n'envisageait pas sans effroi la réunion des forces navales d'Espagne avec celles de France, chercha à ranimer les haines du continent contre la nation de Louis XIV : ce fut inutilement. La prudence

de Louis XVI, sa loyauté bien connue, et les vexations récentes auxquelles le commerce des neutres avait été en butte de la part des Anglais, avaient changé l'opinion en Europe.

Il y avait à cette époque, dans les esprits, une réaction toute favorable à la France. Les puissances européennes maritimes comprenaient enfin l'erreur où elles étaient en laissant violer impunément les principes du droit maritime; elles sentaient que l'influence maritime de la France était nécessaire à l'harmonie et à l'équilibre de l'Europe; mais craignant un embrasement général, elles prirent le parti de rester neutres, tant que leur intérêt et leur dignité n'en souffriraient pas.

Le cabinet anglais ne fut pas plus heureux, en Amérique, dans son projet de détacher les insurgés de la France. L'habileté du chargé d'affaires de France, le loyal concours d'une foule de braves gentilshommes français qui avaient devancé nos soldats et qui combattaient dans les rangs de l'armée américaine, et le bon sens du congrès, rendirent stériles les efforts multipliés de la diplomatie britannique. Repoussés de tous côtés, les Anglais se préparèrent activement à la guerre avec l'Espagne. Bientôt parut le manifeste du cabinet de Madrid, et les hostilités commencèrent.

Selon la promesse faite à l'Espagne, le double projet d'une descente en Angleterre et de la conquête de Gibraltar fut mis en cours d'exécution. Pour l'accomplissement de ce vaste dessein, don Barcello, chef d'escadre, fut envoyé, avec une division de vaisseaux, dans la baie de Gibraltar, pour en faire le blocus, en attendant que les circonstances permissent d'entreprendre le siége régulier de cette place formidable.

Les autres divisions espagnoles, qui se trouvèrent équipées, se rendirent au Férol pour y attendre l'armée navale de France. Le comte d'Orvilliers, nommé généralissime des flottes combinées, partit de Brest le 3 juin et se dirigea sur l'île de Cizarga, à la hauteur de la Corogne. Les vents s'opposèrent long-temps à cette jonction si désirée. Dès qu'elle fut complètement effectuée, le comte d'Orvilliers mit à la voile le 25 juillet et cingla vers la Manche, confiant l'avant-garde au comte de Guichen, et l'arrière-garde à don Cordova.

Pour faciliter l'invasion projetée, le comte d'Orvilliers devait chercher à atteindre l'armée navale d'Angleterre, l'envelopper et la détruire. Ensuite, formant plusieurs divisions de vaisseaux et de frégates, il les envoyait croiser dans tous les parages de la Manche fréquentés par le commerce britannique. Avec le gros

de l'armée navale il assurait la descente ; 360 navires frêtés au commerce devaient aider les vaisseaux au transport de 40,000 hommes échelonnés sur les côtes de Bretagne et de Normandie. Le comte de Vaux, maréchal de France, militaire distingué, commandait les troupes. Il avait pour officiers-généraux les marquis de Langeron, de Vaubecourt, de Lugeac, le comte de Wall, le duc d'Harcourt, etc., et une foule de gentilshommes avaient demandé à servir, sous lui, comme simples volontaires.

A des forces si formidables l'Angleterre ne put opposer sur mer que 38 vaisseaux aux ordres de l'amiral Hardy.

Armée navale combinée.

66 vaisseaux, 34 frégates et corvettes.

Avant-garde.

Le Citoyen.	74	canons.	De Nieuil, capitaine.
* Le Saint-Michel.	70	—	»
L'Auguste.	80	—	Le vicomte de Rochechouart.
Le Protée.	64	—	De Cacqueray.
* Le Saint-Paul.	70	—	»
L'Eveillé.	64	—	De Balleroi.
* L'Arrogant.	70	—	»
La Ville-de-Paris.	104	—	Le comte de Guichen, commandant. Huon de Kermadec, capit. de pavillon.

* Désigne les vaisseaux espagnols.

Le Glorieux.	74	—	De Beausset.
* Le Sérieux.	70	—	»
L'Indien.	64	—	De La Grandière.
* Le Saint-Pierre.	70	—	»
* Le Saint-Joseph.	70	—	Osorno.
Le Palmier.	74	—	Le chevalier de Réals.
La Victoire.	74	—	D'Albert Saint-Hippolyte.

Corps de bataille.

Le Zodiaque.	74	—	De La Porte-Vezins.
* Le Guerrier.	70	—	»
* Le St-Vincent.	80	—	D'Arcé.
Le Scipion.	74	—	De Cherisey.
Le Bien-Aimé.	74	—	D'Aubenton.
L'Actif.	74	—	De Baraudin.
* Le St-Charles.	80	—	Postego.
La Bretagne.	110	—	Le comte d'Orvilliers, général. Duplessis-Parscau, capitaine de pavillon. Le chevalier du Pavillon, major.
Le Neptune.	74	—	Hector.
* Le Vainqueur.	70	—	»
Le Destin.	74	—	Le chevalier d'Espinouse.
* Le St-Joachim.	70	—	»
* La Ste-Elisabeth.	70	—	Posada.
La Bourgogne.	74	—	Marin.
Le Solitaire.	64	—	De Mouteclerc.

Arrière-garde.

L'Hercule.	74	—	D'Amblimont.
* Le Septentrion.	70	—	»
Le Saint-Esprit.	80	—	Le chevalier de Ternay.
L'Intrépide.	74	—	De Beaussier.
* L'Ange de la Gard.	70	—	»
Le Bizarre.	64	—	De Saint-Riveul.

Le Conquérant.	74	—	Le chevalier de Monteil.
* La Foudre.	80	—	Gaston, commandant.
* Le St-Damase.	70	—	»
L'Actionnaire.	64	—	De Larchantel.
L'Alexandre.	64	—	De Trémignon.
* Le Brillant.	70	—	»
* Le Saint-Louis.	80	—	Solano.
Le Caton.	64	—	De Seillan.
Le Pluton.	74	—	Destouches.

Escadre légère.

Le Saint-Michel.	60	—	Le chevalier de la Biochaye.
* L'Espagne.	60	—	»
La Couronne.	80	—	De La Touche-Tréville, commandant.
* Le Mino.	54	—	»
Le Triton.	64	—	De La Clocheterie.

Escadre d'observation.

La Sainte-Trinité.	114 can.	Le Saint-Ysidre.	70 can.
Le Monarque.	70 —	Le Saint-Ysidore.	70 —
Le Saint-Nicolas.	70 —	Le Saint-Eugène.	70 —
Le Saint-Pascal.	70 —	L'Atlas.	70 —
Le Saint-Raphaël.	70 —	Le St-François-de-Paul.	70 —
La Princesse.	70 —	La Galice.	70 —
Le St-François-d'Assise.	70 —	L'Orient.	70 —
Le Valasco.	70 —	Le Rusé.	60 —

Indépendamment de l'infériorité de la flotte anglaise, l'Irlande se trouvait abandonnée à ses propres forces, et l'Angleterre, elle-même, comptait à peine 10,000 hommes de troupes réglées pour la défense du territoire.

L'armée combinée, que les calmes avaient long-temps

retenue à l'entrée de la Manche, y parut tout-à-coup le 15 août (1).

(1) Voici le rapport qui fut fait sur les manœuvres de l'armée franco-espagnole :

« Le 31 août, l'armée étant en marche sur trois colonnes, dans l'or-» dre naturel, le cap à l'est-quart-sud-est, les vents à l'est-sud-ouest et » nord, le général à la tête de sa colonne, le comte de Guichen au centre » de son escadre, marchant à gauche de l'escadre blanche ; don Michel » Gaston au centre de la blanche, placée à la droite de l'escadre blan-» che ; don Louis de Cordova en marche à gauche de la grande armée ; » l'escadre légère, commandée par le S. de La Touche-Tréville, située à » la droite de l'escadre bleue ; les brûlots, bombardes et autres bâti-» mens sur les ailes. Les frégates avancées découvrirent au point du » jour l'armée anglaise, en avant de l'armée combinée, ayant les amures » à tribord, tous ses vaisseaux en panne. A cinq heures et un quart, le » vaisseau La Bretagne, qui marchait à la tête de sa division, eut bonne » connaissance par lui-même de l'armée ennemie. Son arrière-garde res-» tait à l'est-quart-nord-est du compas, et son avant-garde à l'est-quart-» sud-est, à quatre ou cinq lieues de distance. En même temps, on dé-» couvrit les Sorlingues du haut des mâts, au nord-nord-d'est du monde. » Aussitôt le général fit les dispositions suivantes : l'escadre blanche et » bleue (ou l'avant-garde) eut ordre de virer sur babord par un mouve-» ment successif, et de forcer de voiles ; l'escadre bleue (ou l'arrière-» garde) mit en panne tribord, et l'escadre blanche (ou corps de ba-» taille) mit en panne babord au vent. Par cette évolution, le comte de » Guichen était destiné, avec son escadre, à couper le chemin aux en-» nemis, en serrant les côtes d'Angleterre, pour ôter à l'armée britan-» nique la ressource de ses ports. Le vaisseau *la Bretagne*, à la tête de » l'escadre blanche, mit en panne babord au vent, et donna différens » ordres aux frégates et au lougre *le Chauffeur*, qu'on envoya sur-le-» champ reconnaître la position de l'armée ennemie, pour être instruit » à chaque instant par les signaux de ces bâtimens de tous les mouve-

L'apparition, sur la côte d'Angleterre, de la flotte combinée causa une alarme générale. De l'aveu des histo-

» mens des Anglais. Par la position de l'escadre blanche, destinée à faire » le corps de bataille de l'armée combinée, cette escadre restait libre de » suivre, sans aucune perte de temps, celle des deux escadres qui, se- » lon les circonstances, serait l'avant-garde de l'armée combinée tri- » bord ou babord, en sorte que la ligne ne pouvait pas manquer de se » déployer avec toute la vitesse dont une armée combinée peut être sus- » ceptible. Dès que l'amiral anglais s'aperçut que le comte de Guichen » se glissait avec son escadre vers les côtes d'Angleterre, il fit revirer » son armée avec précipitation et prit chasse à toutes voiles. L'escadre » légère de l'armée combinée eut ordre de chasser; on fit également si- » gnal à toute l'armée de poursuivre les ennemis, et en même temps au » vaisseau de tête de la ligne de bataille de diriger sa route de manière » à couper en avant du chef de file de l'armée anglaise. Malheureuse- » ment la poursuite fut vaine, quoiqu'on eût chassé les Anglais jusqu'à » l'ouverture de la baie de Plymouth, par la raison qu'une armée ne » gagne pas quatre ou cinq lieues dans un seul jour sur une autre ar- » mée qui fuit à toutes voiles (on n'a jamais vu de dessus des gaillards » du vaisseau *la Bretagne* que les huniers des vaisseaux anglais les » plus rapprochés, et cependant *la Bretagne* était à la tête de la co- » lonne du centre et l'horizon très étendu), surtout avec des vents fai- » bles et variables à l'avantage des fuyards, qui leur ouvrent un port » sûr en laissant sous le vent l'armée qui poursuit. Les Anglais conser- » vèrent assez d'ensemble dans leur retraite; mais les vents se refusant » à leur première route, les placèrent nécessairement en échiquier, et » dans le meilleur ordre de défense contre les détachemens de l'armée » combinée, dans le cas où ils auraient pu atteindre leur arrière-garde.

» Le 1er septembre, au point du jour, on aperçut l'armée ennemie à » sept ou huit lieues au vent de l'armée combinée, et dès lors à portée » d'entrer dans la baie de Plimouth, toujours observée et suivie par les » frégates *la Concorde*, *la Gloire* et plusieurs autres, les vents alors à » l'est du monde, se refusant de plus en plus à notre poursuite. »

riens anglais, « la terreur était répandue dans tout le pays. » Il se croyait revenu au temps où 50,000 Français firent la conquête de la Grande-Bretagne sur le champ de bataille de Hastings. L'opposition, à la chambre, reprochait au ministère de n'avoir pas eu l'habileté de prévenir la réunion des deux armées. Les soldats anglais étaient mécontens, les milices se rassemblaient avec peine, les habitans du littoral abandonnaient leurs maisons pour emporter les objets les plus précieux. L'Angleterre se trouva exposée aux dangers d'une formidable invasion à une époque où, heureusement pour elle, la valeur française n'était pas sous l'impulsion d'un homme de génie. L'hésitation et la lenteur castillanes se communiquèrent aux marins français. C'était un contraste étonnant entre les chefs et les équipages; ceux-ci demandaient à marcher, et, sans s'arrêter à de lâches délibérations, voulaient qu'on profitât de la terreur de l'armée navale d'Angleterre, des alarmes de la nation, et des irrésolutions du cabinet de Saint-James, pour ravager les côtes, porter l'armée d'invasion sur le rivage ennemi, se hâter enfin, parce qu'à la guerre il faut agir bien plus que délibérer. Les généraux étaient en désaccord; d'Orvilliers, poursuivi par la haine du ministère, ne se sentant pas soutenu, manquait de volonté

pour se faire obéir. Cet état de chose nuisit à l'unité de vue, annihila les talens du général français et prépara nos malheurs. Cette fameuse expédition n'eut d'autres résultats que la prise du vaisseau anglais l'*Ardent*, enlevé, en vue des côtes Britanniques, par les frégates françaises la *Junon* et la *Gentille*, capitaines le chevalier de Marigny et Mengaud de la Hage, et la gloire passagère d'avoir forcé l'armée ennemie à se renfermer dans ses ports.

Bientôt les vents, mais surtout la pénurie et le mauvais état des vivres, qui développa une maladie scorbutique dans les équipages, mirent les alliés dans la nécessité de relâcher à Brest.

Le comte d'Orvilliers, profondément affligé de l'issue de la campagne, après avoir détaché de l'armée navale combinée douze vaisseaux, qu'il expédia à Don Barcelo à Algésiras, quitta le service et se consacra à Dieu dans la maison de Saint-Magloire, où il mourut en 1787.

Plein d'honneur et de piété, trop facile à excuser les fautes de ses subalternes, il s'obstina à garder le silence sur certains faits passés à Ouessant; et, dans la dernière campagne, il attribua sa rentrée au port à une suite non interrompue des vents d'est, à un manque de vivres, et

à la maladie scorbutique qui enleva un sixième des équipages de la flotte.

Les élémens sans doute furent contraires aux alliés; mais l'incapacité de nos hommes d'Etat était si notoire, que l'opinion publique en France s'en émut. Comment, en effet, s'expliquer le manque de vivres seulement après deux mois d'absence? Les deux gouvernemens se renvoyèrent le blâme dont on les accablait des deux côtés des Pyrénées; mais la vérité n'y gagna rien et tout fut bientôt oublié. Quand on se reporte vers cette époque, on ne peut que gémir de l'imprévoyance et du manque d'organisation qui avaient présidé à une si grande entreprise; on sent à quel point une initiative intelligente et ferme est nécessaire dans un gouvernement, et que le meilleur est celui qui la rend toujours possible et applicable par la constitution même du pays, par des traditions politiques fidèlement recueillies et jamais abandonnées. Dès le commencement de la guerre avec l'Angleterre, le comte d'Estaing, avant de partir pour l'Amérique, avait proposé au ministère de partir de Brest, et d'aller avec une escadre dans les eaux de la Tamise. Le moment était favorable; l'ambassadeur anglais se trouvait encore à Paris et les Anglais n'étaient pas prêts. Quand on se décida à faire déclarer l'Espagne, il fal-

lait, avant de commencer les hostilités, réunir les deux flottes au Férol, et puis se porter sur l'Angleterre avec des idées d'invasion bien arrêtées; mais le manifeste de la cour de Madrid parut le 3 mai 1779, et la jonction des armées n'eut lieu que plus tard. Il en résulta que les ennemis eurent le temps de se mieux préparer, et que, chose plus grave, la saison se trouva déjà fort avancée lorsque les alliés exécutèrent leurs projets. Le duc d'Aiguillon et d'autres hommes d'Etat assurent que le comte d'Orvilliers avait des ordres qui lui prescrivaient de ne rien hasarder. Quoi qu'il en soit, nous manquâmes cette belle occasion en perdant l'antériorité d'attaque pendant les deux premières années.

Telle fut l'issue d'une expédition qui menaçait l'Angleterre de sa ruine. « Si l'ennemi eût débarqué, dit un » orateur anglais à la chambre, nous aurions combattu, » mais nous aurions succombé. » L'Angleterre fut sauvée de l'armée combinée comme elle l'avait été de l'Armada. Le défaut d'accord, des ordres mal donnés, la disette de vivres, les vents et les maladies combattirent en sa faveur. La flotte franco-espagnole, affaiblie par une mortalité effroyable, ne put reprendre la mer; de sorte que les flottes marchandes d'Angleterre, qu'on espérait prendre, allèrent se mettre sous la protection

de la flotte de l'amiral Hardy, qui s'empara d'un grand nombre de navires marchands français.

Tandis que les deux peuples alliés déploraient l'issue malheureuse d'une campagne entreprise avec tant de frais, le comte Duchauffault, nommé provisoirement généralissime de la flotte combinée en place du comte d'Orvilliers, expédiait la frégate la *Surveillante*, capitaine du Couëdic, avec le cotre l'*Expédition*, commandé par le vicomte de Roquefeuille, en croisière dans la Manche, pour surveiller la sortie de Portsmouth d'une division anglaise de six vaisseaux. De son côté, le gouvernement britannique, instruit qu'une escadre de même force s'apprêtait à appareiller de Brest, envoyait le même jour la frégate le *Québec*, capitaine Farmer, et le cotre le *Rambler*, capitaine Georges, dans les parages d'Ouessant, pour exercer la même surveillance. Les deux frégates, allant à route opposée l'une de l'autre, se découvrirent dans la matinée du 6 octobre, et s'étant reconnues, peu après, pour être ennemies, elles se disposèrent au combat.

La *Surveillante* et le *Québec*, par un rapprochement singulier, se trouvaient, aussi bien que les deux cotres, dans des conditions parfaites d'égalité de forces : même nombre d'officiers et de matelots ; même nombre de

canons, et le capitaine du Couëdic et Farmer semblaient également dignes de se mesurer ensemble. Le premier avait fait la guerre, avec distinction, dans l'Inde, et le second s'était acquis, dans les mêmes parages, une des plus brillantes réputations de la marine d'Angleterre.

Le vent qui soufflait de l'est et une belle mer devaient hâter la rencontre de ces deux nobles adversaires, qui, après quelques manœuvres insignifiantes, se trouvèrent à portée de canon : Farmer au vent, et du Couëdic sous le vent.

Entre onze heures et midi la canonnade commença. Les frégates continuèrent à se rapprocher; elles furent bientôt à portée de pistolet. Après un feu des plus vifs, *le Québec* manœuvra à culer. Étant par la hanche babord de *la Surveillante*, Farmer laisse arriver aussitôt, comptant prendre en poupe son ennemi; mais celui-ci l'a prévenu, virant vent arrière précipitamment, il évite l'enfilade et la bordée tribord de la frégate française, répond à celle de babord du *Québec*. L'action redouble de furie : Français et Anglais veulent vaincre ou mourir; on s'attaque sous l'allure grand largue, les vergues s'entrecroisent : dans cette lutte héroïque les actions d'éclat se multiplient. Un boulet ennemi vient couper la drisse du pavillon de *la Surveillante* qui

se trouva privée pour un moment de sa noble bannière. A cette vue, l'Anglais jette un cri de triomphe; le second pilote de *la Surveillante*, nommé Lemancq, s'en aperçoit; prompt comme l'éclair, il prend le premier pavillon qu'il trouve, monte sur les haubans d'artimon, et, debout, au milieu d'un ouragan de mitraille, il le déploie, l'agite, et donne le temps d'en rehisser un autre.

Cependant vers une heure un quart, les trois mâts de *la Surveillante* tombent, mais *du côté de dessous le vent*. Le courage de nos Bretons n'en est point alarmé; animés par leurs officiers, ils redoublent d'ardeur et foudroient l'ennemi; bientôt les mâts du *Québec* tombent à leur tour, et du côté où l'on se bat. Cet accident entrave le jeu de ses batteries et met le désordre à bord. Du Couëdic saisit ce moment pour aborder *le Québec;* quoique blessé mortellement, il encourage son équipage; et s'adressant à trois de ses neveux qui étaient gardes-marines : « Allons, leur dit-il, à l'abordage, mes chers enfans, à l'abordage; c'est à vous à donner l'exemple, songez à maintenir l'honneur de la famille. » Gardes et matelots vont s'élancer, tout-à-coup une épaisse fumée sort des panneaux de la frégate anglaise : c'est l'incendie qui dévore ce noble navire et ravit à du Couëdic l'hon-

neur de la victoire. Dès ce moment, tout entier au sentiment généreux qui l'anime, notre capitaine ne voit plus que des infortunés dans ces hommes tout à l'heure ses plus implacables ennemis, il ordonne de cesser le feu et de tout faire pour les sauver. Il n'y a plus à bord de *la Surveillante* qu'un canot en état d'être mis à la mer; en cherchant à le débarquer on le laisse tomber sur un canon où il se crève. Alors un horrible spectacle vient glacer les cœurs des plus braves. Les Anglais, pour se soustraire à la fureur de l'incendie, se précipitent dans la mer, et pour fuir une mort atroce ils finissent aussi malheureusement : les flots en engloutissent le plus grand nombre. Farmer, sur sa dunette, s'obstine à rester à son poste; on l'entend donner des ordres à ceux qui restent encore. De temps à autre les canons chargés à boulets et à mitrailles partent et portent la mort au milieu de l'équipage français. Cependant, à force d'efforts, plusieurs matelots anglais sont retirés des flots; mais les dangers ne faisaient que se multiplier. Le *Québec*, en feu de l'avant à l'arrière, tombe en travers sur le beaupré de *la Surveillante* et menace de l'incendier. Français et Anglais essaient de dégager les deux navires. Etrangers au sentiment de rivalité nationale, les Anglais s'empressent de se porter partout où ils sont nécessaires.

Le temps presse; la frégate anglaise, dévorée par le feu, va inévitablement communiquer l'incendie à la frégate française; on fait d'immenses efforts pour l'en soustraire: il semble que la fureur des combattans a passé dans ces murailles flottantes et dans les cordages qui se trouvent opiniâtrement mêlés et confondus.

Enfin le vent, qui était tombé, fraîchit un peu; du Couëdic fait mettre quelques voiles à culer, pour s'éloigner. Les matelots français et anglais facilitent le mouvement en poussant avec des esparres. *La Surveillante* est hors de danger. Dans ce moment un épouvantable bruit se fait entendre, c'est le *Québec* qui vient de sauter. Farmer, inébranlable à son poste, meurt, mais c'est pour vivre dans la mémoire de son pays. Cependant à la vue du *Québec* en feu, les côtres qui se canonnaient avec acharnement, avaient cessé le combat comme machinalement pour se porter à son secours. M. de Roquefeuil arriva quelque temps après la destruction de la frégate anglaise et parvint à sauver le second sir Robert et sept matelots. M. de Roquefeuil rallia *la Surveillante* à onze heures du soir, près d'Ouessant, et la prit à la remorque.

Ce combat excita un enthousiasme général : Français et Anglais témoignèrent leur admiration aux victorieux,

comme à ceux dont le bonheur n'avait pas été aussi grand que le courage. A l'honneur de la France, les prisonniers anglais furent considérés par le gouvernement français comme de simples naufragés, et envoyés en Angleterre comblés de présens. Du Couëdic, en mourant, légua ses enfans à sa patrie, Louis XVI accueillit le legs de ce brave capitaine. Ses enfans furent déclarés enfans de l'Etat et pensionnés (1). Un tombeau élevé

(1) Copie de la lettre que M. de Sartine écrivit à la veuve du capitaine de *la Surveillante* :

« Versailles, le 19 janvier 1780.

» Je voudrais, Madame, n'avoir point à vous annoncer des grâces trop amères pour vous ; mais puisque la fin glorieuse de M. du Couëdic ne laisse au roi que le triste avantage de répandre des bienfaits sur sa famille, il faut qu'en mêlant mes larmes avec les vôtres, je vous fasse part de ses intentions. Sa Majesté vous a accordé deux mille livres de pension payables à la fin de chaque année sur son Trésor royal, et cinq cents livres de pension sur le même fonds à chacun de vos trois enfans, voulant aussi que votre pension de deux mille livres leur soit reversible par égale portion, dans le cas où vous viendriez à leur manquer. C'est ainsi que Sa Majesté a voulu honorer la mémoire d'un officier qui a sacrifié sa vie en soutenant avec tant de courage l'honneur du pavillon français ; si d'ailleurs vos enfans sont susceptibles d'autres grâces, comme ils sont devenus les enfans de l'Etat, vous pourrez compter entièrement sur la bienfaisance de Sa Majesté envers eux, et sur mon empressement à être utile à la famille d'un homme dont le souvenir me causera toujours autant d'admiration que de regrets. »

à Brest par la munificence royale renferme les dépouilles de du Couëdic; on y lit : « Jeunes élèves de la marine, admirez et imitez l'exemple du brave du Couëdic (1) ! »

Les efforts combinés de la France et de l'Espagne avaient paralysé l'énergie offensive de la Grande-Bretagne, et semblaient promettre un avenir de succès aux deux marines si elles avaient su bien se concerter; mais cette unité d'action si nécessaire à la guerre, ces entreprises exécutées avec des moyens complets, ne purent avoir lieu par suite de la rivalité des deux peuples et de la concentration d'une partie de leurs forces devant le rocher de Gibraltar. Cette situation fausse changea les rôles des peuples belligérans. L'Angleterre reprit l'offensive, glorieux principe qui lui a valu tous les succès dont elle s'enorgueillit. Libre d'agir avec la hardiesse et l'indépendance d'allure qu'on lui connaît, elle développa en peu de temps ses immenses ressources, rétablit la confiance de sa marine que l'expédition

(1) Le sang de du Couëdic ne s'est pas démenti. Son petit-fils, le vicomte Raoul du Couëdic, capitaine de corvette, qui s'était distingué à Bone et à la Plata, semblait devoir marcher sur les traces de son grand-père, quand la mort est venu l'enlever, aux justes regrets de la marine.

de la Manche avait ébranlée, et se mit en état de lutter avec égalité contre des puissances ennemies plus fortes qu'elle, mais qui ne pouvaient s'accorder.

La belle saison approchait, et les flottes de France et d'Angleterre se disposaient à en profiter, aux Antilles, pour entrer de nouveau en lice. Déjà, au commencement de mars 1779, le chevalier du Rumain, lieutenant de vaisseau, commandant la corvette *le Lively*, de 18 canons, s'était emparé de l'île Saint-Martin. Son intrépidité et le talent qu'il avait montré dans cette expédition, déterminèrent le comte d'Estaing à l'employer d'une manière encore plus avantageuse.

Les convois destinés pour l'Angleterre étaient rassemblés à Saint-Christophe, leur rendez-vous général habituel, et ils n'attendaient plus qu'une forte escorte pour lever l'ancre.

L'amiral Barington aurait voulu pouvoir les confier à une de ses divisions; mais la crainte de quelque surprise de la part des Français, la responsabilité qui pèserait sur lui si ces convois se trouvaient enlevés, le décidèrent à les accompagner, avec toute sa flotte, au delà des Iles. Il ne croyait pas abandonner la mer à un adversaire entreprenant; car il comptait sur la saison encore peu avancée et plus encore sur la rapidité de sa

navigation. Appareillant donc de Sainte-Lucie, il alla à Saint-Christophe, et partit peu après avec les convois.

Le comte d'Estaing, qui surveillait son adversaire, n'eut pas plutôt appris son départ, qu'il résolut d'en tirer parti. Ses échecs précédens étaient pour lui un aiguillon qui le poussait à quelque action d'éclat. Le souvenir de Sainte-Lucie surtout blessait son orgueil et lui prouvait que rien n'est impossible à qui réunit l'activité à l'audace. Impatient d'agir, il s'arrêta au dessein de conquérir les îles Saint-Vincent et de la Grenade.

Le chevalier du Rumain fut chargé de la première expédition; cet officier s'en acquitta avec sa bravoure accoutumée. Ayant sous ses ordres cinq frégates ou corvettes et quatre cents hommes de troupes, il débarque dans l'île et marche aussitôt, l'épée à la main, sur la ville de Kinstown. Les sauvages, irrités de l'avarice et de la cruauté des Anglais, grossissent ses rangs. Le gouverneur Morris, intimidé par la vigueur de l'attaque, demande à capituler. Sur ces entrefaites, le chevalier du Rumain apprend que trois navires ennemis viennent d'être aperçus à l'entrée du port; chargeant M. de Canonge, capitaine au régiment de la Reine, de terminer la capitulation, il vole à sa frégate, coupe son câble,

chasse ces voiles, dont une était de guerre, en prend deux, et retourne au port, dix heures après, signer la capitulation.

La garnison, beaucoup plus forte que la troupe française, se rendit prisonnière de guerre et remit son drapeau. On trouva dans l'île quatre-vingts pièces de canon, dix mortiers et une grande quantité de munitions de toute espèce.

Les officiers anglais ne pouvaient cacher leur dépit et leur étonnement de tant de hardiesse. A son arrivée à la Martinique, le 21 juin, les habitans, surpris autant que charmés de la promptitude de ce glorieux succès, rendirent les plus grands honneurs au chevalier du Rumain.

Des fortifications importantes semblaient mettre la Grenade à l'abri d'un coup de main ; lord Macartney, gouverneur de l'île, commandait à mille soldats aguerris et à une nombreuse milice. C'est au milieu d'une sécurité que tant de causes justifiaient que l'ennemi vit apparaître le comte d'Estaing.

Il avait appareillé le 30 juin de la Martinique et était venu jeter l'ancre, le 2 juillet, à l'anse de Molenier.

Sans perdre de temps, le comte d'Estaing fit débarquer la brigade Dillon, forte de quinze cents hommes,

et se mettant à la tête, il marcha contre le morne Hôpital, hauteur qui couvre la ville de Saint-Georges.

Ce morne, naturellement escarpé, était palissadé et garni de trois retranchemens en amphithéâtre. Le gouverneur fut sommé de se rendre; sur son refus, le comte d'Estaing se prépara à l'enlever d'assaut.

La tâche était rude et incertaine, mais il lui fallait brusquer les hasards du combat : Byron ne pouvait tarder d'accourir, et alors les périls se multipliaient, les chances favorables qu'il avait encore tournaient toutes contre lui.

Partageant sa petite troupe en trois colonnes, il se réserva le centre, donna celle de gauche au comte de Dillon, et la droite au vicomte de Noailles ; M. Gauthier de Kerveguen remplit les fonctions de major.

Les artilleurs, n'ayant pas de canons à servir, demandèrent et obtinrent de conduire l'assaut. Il fut rude et sanglant. D'Estaing, à la tête des grenadiers et d'un piquet du régiment de Dillon, s'élança dans la nuit du 3 au 4 sur les retranchemens et les franchit le premier. Les soldats se pressent autour de lui, on combat avec furie, les morts encombrent les fossés et servent de ponts à nos braves pour escalader les murailles. Ni la raideur de l'escarpement, ni la violence de la canonnade

ennemie ne purent arrêter l'ardeur des Français, en moins d'une heure tous les retranchemens furent emportés et les Anglais capitulèrent.

Cent pièces de canon, six mortiers, sept cents prisonniers et trente navires marchands devinrent la proie des vainqueurs.

Ce beau fait d'armes devait servir de prélude à une action navale glorieuse pour la France. Byron, revenu de sa tournée, apprit la reddition de l'île Saint-Vincent et l'expédition du comte d'Estaing. Humilié d'avoir été joué, actif et brave, Byron vole au secours de la Grenade.

Le comte d'Estaing occupait toujours le mouillage de l'anse Molenier; quelques uns de ses vaisseaux que la mauvaise qualité du fond avait fait dérader, étaient mouillés à quelque distance le long de la terre. Le 5 juillet, sur l'avis que l'armée anglaise avait été aperçue de l'île Saint-Vincent, faisant route au sud, d'Estaing avait fait signal à son armée de se disposer pour l'appareillage et pour le combat.

A une heure et demie du même jour, un autre signal avait rappelé au mouillage Molenier les vaisseaux qui s'en étaient écartés. Toute sa flotte réunie, d'Estaing hésita s'il devait aller à la rencontre de l'ennemi,

ou l'attendre à l'ancre; mais il avait à craindre les effets d'un vent incertain, du courant, du calme enfin, qui, en l'éloignant de la côte, risquaient de le faire tomber sous le vent de l'ennemi qui pouvait en profiter pour reconquérir la Grenade en dépit de ses efforts. Ces considérations lui firent passer la nuit au mouillage.

Le 6, à trois heures et demie du matin, les frégates qui croisaient le long de la terre, signalèrent l'escadre britannique, gouvernant avec des vents d'est sur le mouillage Molenier. Le comte d'Estaing fit aussitôt le signal d'appareiller; comme l'obscurité empêchait qu'on distinguât les signaux, le même ordre fut renouvelé à cinq heures. Dans ce moment le jour se fit, et l'ennemi parut à une lieue de distance et au vent, faisant raser la terre à un nombreux convoi qu'il escortait.

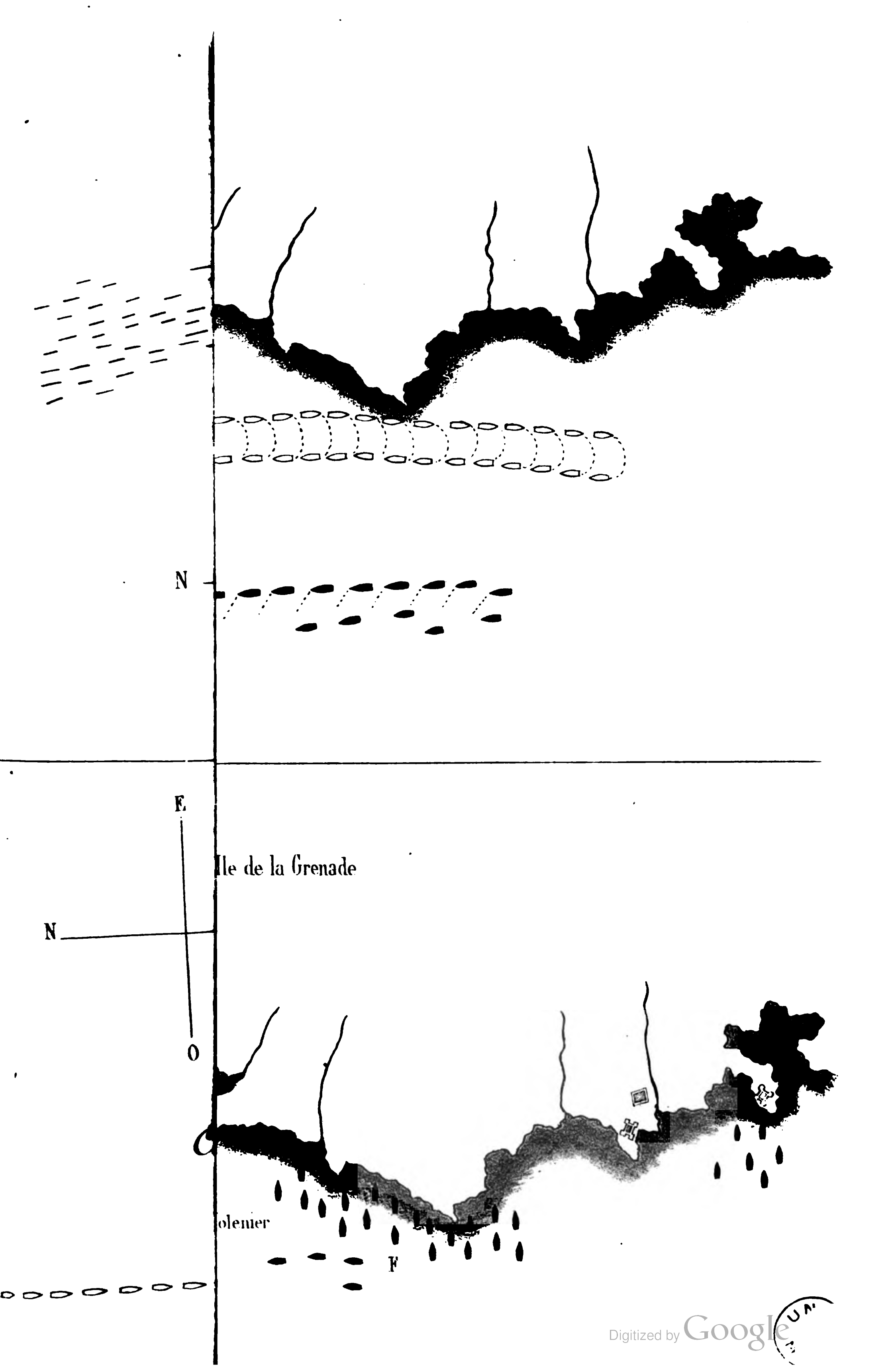
Plusieurs vaisseaux français se trouvaient encore à l'ancre, d'Estaing leur fit signal de couper leurs câbles; toute l'armée française se trouva sous voiles, mais sans ordre. L'ennemi approchait, il devenait pressant de former la ligne de bataille : d'Estaing signala l'ordre de combat (tribord amures) sans avoir égard au poste ni au rang des vaisseaux.

Byron continuait à courir sur le mouillage au bord opposé à celui de l'escadre française. (Position 1.) La mer était belle, les vents variaient de l'est-nord-est à l'est-sud-est.

A sept heures et demie du matin les deux armées se trouvèrent à portée de canon et échangèrent plusieurs bordées. La ligne française n'était pas encore exactement formée : plusieurs vaisseaux étaient sous le vent. Le comte d'Estaing ordonna à son avant-garde de diminuer de voiles, et aux vaisseaux sous-ventés de serrer le vent en forçant de toile. Vers neuf heures, l'armée française se trouva en ordre.

Cependant Byron, sans appréhension, gouvernait toujours sur la baie de Saint-Georges, lorsque les forts arborèrent le pavillon français et tirèrent sur ses vaisseaux d'avant-garde. Désespéré d'un événement qui accusait son activité et diminuait sa gloire, l'amiral anglais fit virer son armée vent arrière tout à la fois et prit le même bord que la flotte de France. Deux de ses vaisseaux qui étaient restés avec le convoi, vinrent prendre la tête de sa ligne et l'action s'engagea peu après. (Position 2.)

L'armée française avait vingt-cinq vaisseaux, la plupart d'un faible échantillon; l'ennemi en avait vingt-deux, dont deux de quatre-vingt-dix et quatre-vingts ca-


N
E
Ile de la Grenade
N
O
olenier
F

nons (1). Cette égalité de forces, le sentiment de vengeance bien naturel en cette circonstance, que l'on prêtait à Byron, enfin la bravoure reconnue des deux chefs,

(1) FLOTTE ANGLAISE.

Avant-garde.

Le Suffolk.	74	canons.	Rowley.
Le Boyne.	70	—	Sawyer.
Le Royal-Oack.	74	—	Fitz-Herbert.
Le Prince de Galles.	80	—	Barrington, vice-amiral. Hill, capitaine de pavillon.
Le Magnificent.	74	—	Elphinston.
Le Trident.	64	—	Molloy.
Le Medway.	60	—	Philip Affleck.

Corps de bataille.

Le Fame.	74	—	Butchart.
Le Non-Such.	64	—	Griffith.
Le Sultan.	74	—	Gardner.
La Princesse Royale.	90	—	Byron, amiral. Blair, capitaine de pavillon.
L'Albion.	74	—	Bowier.
Le Stirling-Castle.	64	—	Carkett.
L'Elisabeth.	74	—	Truscott.

Arrière-garde.

L'Yarmouth.	64	—	Bateman.
Le Lion.	64	—	Cornwallis.
Le Vigilant.	64	—	Digby-Dent.
Le Conqueror.	74	—	Hyde Parker, contre-amiral. Hammond, capitaine de pavillon.
Le Cornwal.	74	—	Edwards.
Le Monmouth.	64	—	Fanshaw.
Le Grafton.	74	—	Collingwood.

devaient faire croire à une action opiniâtre et décisive: tous les calculs furent trompés. Byron força constamment de voiles, et d'Estaing, fidèle à ses instructions, sa-

FLOTTE FRANÇAISE.

Avant-garde.

Tués.	Blessés.		Canons.	Capitaines.
11	36	Le Zélé.	74	Le comte de Barras.
19	43	Le Fantasque.	64	Le commandeur de Suffren.
9	34	Le Magnifique.	74	Le chevalier de Brach.
2	10	Le Tonnant.	80	Le Cte de Breugnon, command. De Bruyères, capit. de pavillon.
1	14	Le Protecteur.	74	De Grasse-Limermont.
2	10	Le Fier.	50	De Turpin.
5	20	Le Dauphin Royal.	70	De Mithon.
6	19	La Provence.	64	De Champercin.
		Corps de bataille.		
3	64	Le Fendant.	74	Le marquis de Vaudreuil.
		L'Artésien.	64	De Peynier.
2	23	Le Fier Rodrigue.	50	De Montaut.
5	24	L'Hector.	74	De Morriès.
10	54	Le Languedoc.	80	Le comte d'Estaing, général. De Boulainvilliers, cap. de pav. Le chevalier de Borda, major.
5	45	Le Robuste.	74	Le comte de Grasse.
1	14	Le Vaillant.	64	Le marquis de Chabert.
3	23	Le Sagittaire.	50	D'Albert de Rions.
1	18	Le Guerrier.	74	De Bougainville.
		Arrière-garde.		
9	50	Le Sphinx.	74	De Soulanges.
13	41	Le Diadème.	70	Le commandeur de Dampierre.
4	35	L'Amphion.	50	Ferron-Du Quengo.

tisfait de sa nouvelle conquête, ne profita pas des belles chances qui se présentèrent pour écraser son adversaire. Cependant le combat se soutenait de part et d'autre avec une grande vivacité ; à dix heures, l'amiral français craignant pour sa flotte, dont la ligne avait été rompue par les courans, ordonna une légère arrivée à l'avant-garde et au corps de bataille, afin de prendre les eaux de son arrière-garde sous-ventée.

L'ennemi crut pouvoir profiter de ce moment de trouble inévitable, en arrivant également et en portant ses principaux efforts sur le centre de la ligne française.

L'action devint très animée et fort solennelle ; trois vaisseaux anglais, emportés par leur ardeur, se rapprochèrent trop des eaux de notre ligne et furent bientôt désemparés.

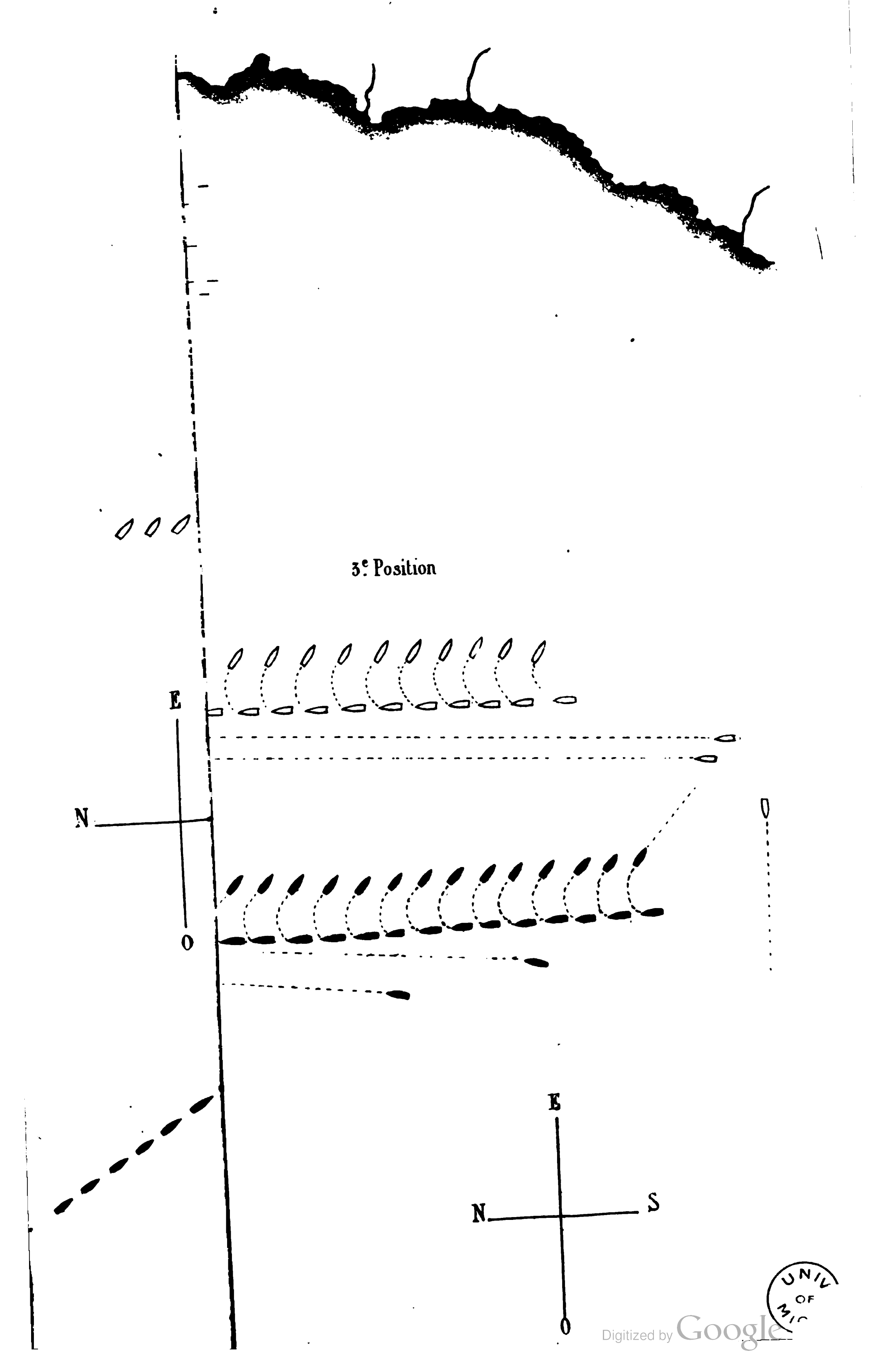
Les plus grands efforts se faisaient toujours au corps de bataille des deux armées. L'avant-garde française, pour mieux soutenir nos vaisseaux engagés, diminua de voiles ; l'arrière-garde qui ne s'en aperçut pas assez tôt,

	4	Le Marseillais.	74	La Poype-Vertrieux.
19	64	Le César.	74	De Broves, commandant. De Castellet, capit. de pavillon.
9	37	Le Vengeur.	64	Le chevalier de Retz.
6	50	Le Réfléchi.	64	De Cillart de Suville.
31	41	L'Annibal.	74	De La Mothe-Piquet.

fut contrainte de mettre en panne, il y eut chevauchement parmi les vaisseaux de la queue et du corps de bataille, quelques uns tombèrent sous le vent. Le combat se soutenait toujours, quand, vers midi un quart, les trois vaisseaux anglais désemparés, *le Grafton*, *le Cornwall* et *le Lion* dérivèrent rapidement dans la ligne française ; le dernier surtout, voyant qu'il allait être pris, arriva vent arrière et abandonna son armée. (Position 3.)

Cet événement donna à Byron les plus vives inquiétudes, il avait à préserver à la fois ces trois vaisseaux et le convoi placé entre la terre et lui, et cependant c'est tout au plus s'il était assuré de sauver un des deux : car n'y avait-il pas à craindre que les Français ne voulussent profiter de la position favorable où se trouvaient leurs vaisseaux à l'égard de l'escadre britannique, pour essayer de se mettre entre elle et le convoi.

Dans la situation respective des deux armées et depuis le désemparement des vaisseaux anglais, la flotte française, qui avait un avantage signalé de marche sur celle d'Angleterre, pouvait, selon l'opinion de plusieurs officiers de l'escadre, passer en se couvrant de toiles, au vent de l'ennemi par un virement vent devant par la contremarche. Alors de deux choses l'une, ou Byron se hâtait de faire arriver son convoi pour le couvrir avec ses


3e Position
E
N
O
E
N
S
O

vaisseaux, mais la confusion devenait extrême dans la ligne anglaise, et il risquait de compromettre l'escadre aussi bien que la flotte marchande; ou bien il le laissait près de terre. Dans ce cas, la flotte française, intercallée entre les marchands et l'escadre ennemie, était à même de réengager l'action si elle le désirait, pendant que ses frégates auraient détruit et pris le convoi. En abandonnant ce premier dessein, il était facile au comte d'Estaing de s'emparer des trois vaisseaux démâtés, surtout du *Lion*, qui, avec un seul mât, faisait route pour la Jamaïque.

« L'allure en échiquier, le cap sur l'ennemi, nous donnait une victoire éclatante, a dit un des acteurs du combat; mais d'Estaing, qui électrisait ses équipages par sa grande bravoure, voyait son arrière-garde en désordre, et redoutait peut-être les dispositions malveillantes de certains officiers. Si en effet les vaisseaux sous le vent l'avaient secondé, s'ils étaient allés se former à l'arrière-garde, comme tout indiquait qu'ils devaient le faire, puisqu'ils ne pouvaient être utiles que là, l'armée britannique eût été abîmée et les trois vaisseaux seraient tombés entre nos mains. »

Quoi qu'il en soit, le comte d'Estaing se borna à virer vent devant et à reformer sa ligne sur le vaisseau le plus sous le vent.

Le Cornwall et *le Grafton* se trouvèrent ainsi délivrés du plus pressant danger; cependant ils pouvaient être pris, mais la lenteur de nos mouvemens et leur promptitude à se réparer les tirèrent d'affaire, ils purent prolonger au vent notre flotte, qui leur envoya quelques volées, et rejoindre le gros de leur armée.

Le Lion, qui n'attendait qu'un mouvement de notre part pour se rendre, puisqu'il était sous le vent à nous, ne fut pas inquiété, il gagna heureusement le port de la Jamaïque.

La perte des Français fut évaluée à treize officiers tués, quinze blessés, et neuf cent quarante-cinq hommes mis hors de combat. L'ennemi perdit dix-huit cents hommes.

On prétend que Byron, regardant la perte de ses vaisseaux comme inévitable, ne fit aucun mouvement pour les sauver, car il redoutait avant tout un second engagement qui, vu l'état de son armée, ne pouvait que lui être funeste.

Tel fut ce combat dans lequel d'Estaing, avec plus de fermeté, acquérait une gloire immortelle. Que de batailles perdues ou indécises eussent été gagnées avec quelques minutes de plus d'efforts généreux! Cette réflexion rappelle l'anecdote de ce capitaine anglais qui,

en recevant l'épée d'un capitaine français, son prisonnier, le complimenta sur sa belle défense et ajouta : « Ma foi, Monsieur, vous avez bien fait de vous rendre, parce que cinq minutes encore, et j'amenais. »

L'arrivée de nos vaisseaux au commencement de l'affaire, fut habile et réussit à séparer les trois vaisseaux ennemis du reste de leur flotte. Ce mouvement a été souvent exécuté dans nos armées et demande beaucoup d'ensemble et de sagacité de la part des capitaines.

L'expédition de la Grenade, qui reçut tant de lustre de cette réunion entre les mains du même chef, du commandement de mer et de terre, de l'intrépidité avec laquelle il sauta des premiers dans les retranchemens ennemis, et enfin du glorieux combat qui suivit cette conquête, excita un enthousiasme général en France. Selon l'usage pratiqué lors des grandes victoires, le roi écrivit à l'archevêque de Paris, pour qu'il fût chanté un *Te Deum* à Notre-Dame.

Après la bataille, l'amiral anglais se réfugia à Saint-Christophe, décidé à n'en sortir que lorsque les Français auraient divisé leurs forces ou qu'il aurait reçu de nouveaux renforts. Sa retraite jeta la consternation dans les îles anglaises et donna l'empire de la mer à notre escadre, qui, après quelques jours, passés à la mer,

vint établir sa croisière devant le mouillage de l'armée ennemi.

Un propos tenu par le comte de Grasse, à la Guadeloupe, et rendu au comte d'Estaing, sur la facilité d'attaquer à Saint-Christophe des vaisseaux embossés, inspira à l'amiral la pensée de le rendre responsable de l'événement, en le chargeant de conduire l'attaque qu'il projetait, lui laissant toute la latitude pour l'accomplissement de cette entreprise. D'Estaing, dans le cas probable ou le comte de Grasse jugerait l'attaque impossible, se justifiait en quelque sorte de son insuccès de Sainte-Lucie, donnait à M. de Grasse une leçon devant toute la flotte et couvrait sa responsabilité.

Ce qu'il avait prévu arriva : l'armée française se porta dans la direction du mouillage de la flotte Britannique, le comte de Grasse en tête; mais après s'être approché d'assez près, celui-ci, jugeant toute entreprise contre l'ennemi, impraticable, fit signal de virer de bord vent devant par la contre-marche. Ce mouvement obligea les derniers vaisseaux français de virer à la demi-portée du canon des Anglais. L'armée défila devant l'ennemi comme en un jour de fête, toutes les enseignes déployées.

Après cette défilade, qui humilia cruellement Byron

dont le caractère vain et orgueilleux était connu, le comte d'Estaing alla croiser sur l'île de Montserrat, pour prendre la flotte marchande de la Martinique et de la Guadeloupe, qui rallia dans la matinée du 26 juillet. Il cingla ensuite sur Saint-Dominique, et, réunissant tous les convois qu'il mit sous l'escorte de deux vaisseaux et de trois frégates, il les fit appareiller pour l'Europe.

CHAPITRE IV.

Retour du comte d'Estaing en Amérique. — Savannah, New-York. — Siége de Savannah. — Beaux faits d'armes; M. de La Pérouse. — Retraite des alliés. — Effet de la présence de l'escadre française. — Fin de la campagne du comte d'Estaing en Amérique; plusieurs combats particuliers.

Tandis que le comte d'Estaing réparait avec éclat ses précédens échecs, un mouvement chevaleresque lui faisait secourir les insurgés dont on semblait abandonner la cause en France. Pendant l'absence de nos forces navales, le parti de l'insurrection américaine avait fait des pertes sensibles. Savannah et toute la Géorgie étaient au pouvoir de l'ennemi, la Caroline courait des

dangers imminens. Les troupes anglaises s'étaient réunies sous le commandement du général Prévost et avaient menacé au mois de mai Charlestown, la capitale de la Caroline méridionale. Lincoln, par une combinaison habile, en prévenant la prise de cette ville importante obligea l'armée britannique à se concentrer dans les environs de Savannah; mais ce n'était qu'un moment d'hésitation de la part des Anglais, et il était à craindre qu'en reprenant l'offensive ils n'arrivassent jusque sous les murs de Charlestown. Rien ne semblait s'opposer à leurs desseins; le découragement était général parmi les insurgés. Washington et Lincoln, dans cette extrémité, avaient écrit les lettres les plus pressantes au comte d'Estaing, le suppliant de ne pas abandonner la cause de la liberté américaine. En même temps des dépêches venues de France enjoignaient à l'amiral français : 1° de rentrer à Brest avec douze vaisseaux et quatre frégates; 2° de confier le commandement de nos forces navales en Amérique au comte de Grasse qui, en attendant l'arrivée du comte de Guichen, appelé à remplacer le comte d'Estaing, devait hiverner à la Martinique avec huit vaisseaux, sept frégates, trois corvettes et un côtre; 3° de détacher, sans délai, trois vaisseaux et deux frégates, sous les ordres du chevalier de La Mothe-Pi-

quet, pour aller prendre la station de Saint-Domingue. Cet ordre, expédié d'Europe avant la déclaration de guerre de l'Espagne à l'Angleterre, était la conséquence de la politique des deux cours alliées. Elles espéraient effrayer les Américains par un abandon simulé et obtenir par là quelques stipulations avantageuses ; mais comme nous l'avons indiqué, les événemens étaient plus forts que les hommes, et la résolution du comte d'Estaing ne servit qu'à démontrer l'inutilité d'une politique qui avait besoin pour réussir du secret le plus profond.

Malgré des instructions aussi précises, le comte d'Estaing ne crut pas devoir renoncer à son projet de retourner en Amérique ; il partit des Antilles avec des troupes et vint attérir le 1er sept. 1779 sur la côte de Géorgie. Savannah et New-York attirèrent son attention. En reprenant la première ville aux Anglais, il délivrait la partie méridionale des États-Unis; par la conquête de la seconde, boulevart des forces britanniques, il pouvait espérer terminer glorieusement la guerre sur le continent américain. Mais Savannah se trouvait à sa portée dans un moment où l'ennemi ignorait encore sa présence dans ces mers, et d'ailleurs, par ce point important, l'armée anglaise était à même, non seulement de défendre ses

nouvelles conquêtes, mais d'inquiéter à volonté les deux Carolines. En conséquence, le comte d'Estaing résolut aussitôt d'en faire l'attaque; à sa vue, l'ennemi prit l'épouvante, les navires de guerre remontèrent la rivière. Savannah se rendait à ses armes, sans le coup de vent, qui, survenu au milieu de ses préparatifs, désempara plusieurs de ses vaisseaux et retarda le débarquement des troupes.

Cependant, au milieu de la nuit du 11 au 12 septembre, le comte d'Estaing effectua, sans opposition, sa descente, à deux milles de Savannah, en même temps que le général Prévost s'enfermait dans la place, après avoir ravagé le pays et détruit les fortifications qu'il avait fait élever sur l'île de Tibée.

Cette opération terminée, le comte d'Estaing se porta en avant et se joignit à deux mille Américains commandés par Lincoln. L'armée franco-américaine, forte de cinq mille cinq cent quatre-vingt-quatre hommes, s'avança jusque sous les murs de la place et en forma l'investissement.

La garnison anglaise se montait à deux mille quatre-vingts soldats, quatre-vingts sauvages et quatre mille nègres. Le général Prévost, pris au dépourvu, n'ayant pas eu le temps de relever les fortifications de la ville,

paraissait disposé à se rendre, et la suspension d'armes qu'il demanda et qu'il obtint de l'amiral français annonçait qu'il ne voulait que sauver son honneur par l'apparence d'une défense; mais, sur ces entrefaites, le colonel Miklen étant parvenu à se jeter dans la place avec mille vieux soldats, Prévost changea tout-à-coup de langage.

Le comte d'Estaing, humilié d'avoir été joué par son adversaire, fit ouvrir la tranchée, à demi-portée de fusil des retranchemens anglais, avec la hardiesse qui lui était habituelle.

Cependant l'armée combinée eut à souffrir, dès le commencement du siége, de mille épreuves qui firent traîner ses opérations en longeur : elle manqua souvent de munitions de guerre; la flotte, qui était chargée de lui en fournir, se trouvait exposée dans une rade foraine aux coups de vent de l'est, et obligée de tenir la mer sous peine de périr. Mais, au milieu de ces difficultés, plusieurs beaux faits d'armes vinrent encourager nos marins et nos soldats.

Ce fut d'abord la frégate *l'Amazone*, commandée par M. de la Pérouse, jeune encore, qui s'empara, après une terrible canonnade, de la frégate *l'Ariel* de même force; puis le brave du Rumain, qui obligea la frégate anglaise, *la Rose*, à se brûler ainsi que plusieurs navires

marchands; ce fut enfin le vaisseau *le Sagittaire*, aux ordres du capitaine d'Albert, qui combattit et prit, après une belle résistance, le vaisseau ennemi *l'Experiment*.

Ces événemens, quoique glorieux, n'avançaient pas les affaires du comte d'Estaing, et il voyait avec douleur ses vivres diminuer et la mauvaise saison approcher. Ces considérations hâtèrent ses résolutions, et, le 9 octobre, quoique les murs de Savannah fussent à peine entamés, il s'apprêta à faire donner l'assaut contre une armée deux fois plus nombreuse que la sienne et protégée par des remparts.

En conséquence, malgré une canonnade terrible, les alliés marchèrent en colonnes contre les retranchemens et essayèrent de les aborder de front. Quelques grenadiers français parvinrent à les franchir; des soldats Américains montrèrent le même courage, mais le feu des assiégés, qui prenait les alliés en enfilade et dans toutes les positions, fut si vif, qu'il empêcha le reste de l'armée de les secourir.

Un instant on crut au succès; le colonel Pulawski fondit avec deux cents cavaliers sur une brèche qui venait d'être aperçue; un boulet l'enleva à un avenir glorieux et à sa patrie d'adoption. Ses soldats aussitôt se débandèrent. D'Estaing, furieux, combattait en héros

quoique blessé ; il criait à ses soldats d'avancer toujours; ceux-ci, écrasés par la mitraille, n'écoutaient plus sa voix, il fallut songer à la retraite qui se fit en silence et avec ordre.

Les alliés perdirent mille hommes, tués ou blessés.

Les Américains retournèrent dans la Caroline du Sud, et les Français, le lendemain, gagnèrent leurs vaisseaux.

Revenant à ses premières instructions, d'Estaing confia son armée au comte de Grasse et au chevalier de la Mothe-Piquet, puis il fit voile pour la France avec le seul vaisseau *le Languedoc*.

Malgré cet échec, la présence de l'escadre française sur les côtes de Géorgie intimida les Anglais et suspendit, pendant plusieurs mois, l'exécution de leurs desseins contre les provinces méridionales. A New-York, le général Clinton, alarmé de son apparition, s'était renfermé dans la ville, laissant au pouvoir des Américains New-Port, avec son artillerie et tous les postes qu'il avait établis à l'entour du New-Jersey.

Ainsi se termina la campagne du comte d'Estaing en Amérique. Cet officier général, abreuvé de dégoûts, détesté par un corps d'officiers trop exclusif; accusé d'avoir manqué, en certaines circonstances, de talent et d'ha-

bileté, avait demandé son rappel. S'il échoua devant la Delaware, à New-Port et à Savannah, il conquit deux îles importantes, et livra un combat glorieux à une flotte très exercée et commandée par un des plus habiles marins dont s'honore l'Angleterre.

Le comte d'Estaing apportait autant de précipitation dans ses plans que d'impétuosité dans leur exécution. D'un courage à toute épreuve, d'un coup d'œil exercé, actif, infatigable, ne s'épargnant point pour réussir, il lui manqua, pour égaler les plus grands amiraux, l'expérience de la mer et cette grandeur dans le caractère qui souffre les observations et qui permet les conseils. Hautain, dur pour les autres comme pour lui-même, d'un jugement peu sûr, ne se fiant qu'à lui, d'Estaing se fit d'implacables ennemis dans son armée, qu'il exposa souvent avec légèreté et sans objet.

Pendant que les armées belligérantes hivernent dans leurs ports respectifs, jetons un coup d'œil rapide sur les principaux combats particuliers, à dater du commencement de la guerre jusqu'à l'année 1780.

Le 18 août 1778, la gabare *la Guyane*, de vingt canons, capitaine Nielly, supporte sans se rendre tout le feu d'une escadre anglaise.

Le 22 août, la frégate *la Concorde*, de vingt-six ca-

nons, commandée par M. Legardeur de Tilly, rencontre près du cap Français, sous le vent à lui, la frégate anglaise *la Minerve*, de même force. M. de Tilly laisse arriver sur l'ennemi et engage, vers les neuf heures du matin, une vive canonnade à portée de pistolet. Des deux côtés on combattit avec une ardeur égale. Enfin, à onze heures et demie, le capitaine anglais sir Scott, se voyant dans l'impossibilité de se défendre plus long-temps, amène son pavillon.

En septembre, la frégate *la Junon*, capitaine de Beaumont, attaque la frégate *le Fox*, capitaine Windsor. Le combat dure trois heures, *le Fox* perd la moitié de son équipage, ses canons sont démontés. Windsor est obligé de baisser pavillon.

Le 20 octobre, M. de Ligondes, commandant le vaisseau *le Triton*, soutient un beau combat près du cap Finistère, contre un vaisseau anglais et une frégate. Celle-ci abandonne d'abord la partie; le vaisseau ennemi, très maltraité, laisse le capitaine français continuer sa route.

Peu de temps après la frégate anglaise *l'Active*, de vingt-huit, est enlevée, après une vigoureuse résistance, par la frégate *la Dédaigneuse*, de vingt-six, commandée par M. de Kéroula de Cohais.

Dans les eaux de Saint-Domingue, la frégate *le Triton*,

de trente canons, commandée par M. de Catuélan, s'empare d'une frégate anglaise de quarante, après une opiniâtre résistance. Au milieu de l'action, M. de Catuélan, blessé grièvement, est forcé de descendre à l'ambulance. Pendant qu'on le pansait, on vient lui dire que son équipage commençait à faiblir. Quoique mourant, il se fait porter sur le pont, et s'adressant à ses matelots : « Mes enfans, leur dit-il, vous voyez l'état où je suis ; j'ai peu d'heures à vivre ; mais que je n'aie pas la douleur de mourir sans vous voir maîtres de la frégate anglaise ; il ne vous reste plus qu'un coup de force à donner pour avoir pleine victoire. » Ces paroles raffermissent le courage, la canonnade redouble de vivacité ; l'ennemi amène son pavillon. M. de Catuélan meurt le lendemain des suites de ses blessures.

Le chevalier de Grimouard, dont nous aurons souvent à nous entretenir, commandait, en janvier 1779, la frégate *la Minerve*, de trente-deux canons, lorsque, près de la Jamaïque, il atteint et prend *le Berkoort*, de vingt canons.

Le 7 février, avec la même frégate, il rencontre, près de la baie des Baradaires, le vaisseau anglais *le Rubis* et la frégate *le Lowestom*, qui s'étaient détachés de leur division. Brûlant de se signaler, l'impétueux capitaine

se dirige sur le vaisseau et échange avec lui plusieurs bordées.

Sur ces entrefaites, deux voiles ennemies qui apparaissent à la pointe de la baie, rappellent M. de Grimouard à la prudence; il s'éloigne, suivi par la division anglaise. Au milieu de la chasse, s'apercevant que la frégate *l'Eolus*, qui le poursuit avec le plus de succès, est déjà à grande distance de sa division, Grimouard vire de bord, fond sur elle et l'oblige, après une heure d'engagement, à fuir précipitamment.

Ensuite, M. de Grimouard continue sa route, s'empare d'un corsaire de vingt-quatre canons et arrive à Inague.

En janvier, M. de Grenier, commandant la frégate *la Boudeuse*, découvre, sous le vent du port Saint-Eustache, la frégate anglaise *le Weazle*, de vingt canons, capitaine Robertson, qui, aussitôt qu'il l'aperçoit, vire de bord et prend chasse. Il apportait la nouvelle de la jonction de l'escadre de Byron avec celle de Barington, et de la prise de Sainte-Lucie. M. de Grenier l'atteignit sur le soir et l'obligea à amener, après une faible résistance.

Le 31 janvier, la frégate *l'Oiseau*, de vingt-six canons, commandée par M. de Tarade, convoyant plusieurs navires de Brest et de Saint-Malo, est attaqué à la hauteur

de Brehel par la frégate anglaise *l'Appolo*, de trente-deux. L'affaire est longue et opiniâtre; *l'Oiseau*, désemparé et faisant beaucoup d'eau, est forcé de se rendre.

Le 16 février, M. de Tilly, commandant *la Concorde*, escortait pour France 33 navires de commerce; un coup de vent disperse son convoi, le tonnerre tombe à bord de la frégate, lui fait des avaries et l'oblige de jeter à la mer 12 canons. En chemin, un corsaire de 14 canons est surpris par M. de Tilly qui s'en empare; deux jours après la frégate anglaise *le Congrès* vient le combattre. On s'attaque avec acharnement pendant plus de deux heures et demie. La bravoure française triomphe de tous les obstacles. L'ennemi, criblé de boulets, s'éloigne en toute hâte. De Tilly est grièvement blessé; M. de Linière, son second, se distingue dans cette occasion.

En mars, la gabare *la Dorade*, de 14 canons, capitaine Blanchard, de la marine auxiliaire, soutient un combat glorieux contre un corsaire anglais de 18 canons. Le feu fut vif; les deux ennemis tentèrent vainement l'abordage. L'Anglais, épuisé par ses propres efforts, abandonna le champ de bataille.

Le 21 mai, la frégate *la Blanche*, commandée par M. de la Galissonnière, escortant un transport, fut chassée par le vaisseau anglais *le Jupiter* de 50 ca-

nons, qui ne tarda pas à capturer le navire marchand.

M. de la Galissonnière, dans ce moment, s'exagérant ses devoirs, cingla droit sur *le Jupiter* et le combattit, bord à bord pendant trois quarts d'heure. Le commandant anglais fut tué. Cet événement mit de l'hésitation dans l'équipage ennemi; le feu des Français redoubla; le vaisseau à la fin prit chasse, emmenant le transport. L'intrépide la Galissonnière le poursuivit et le contraignit à abandonner sa prise.

Deux voiles françaises, qui parurent à l'horizon, contribuèrent sans doute à jeter la confusion dans les rangs ennemis. Cependant rien, si ce n'est la mort du capitaine anglais et la vigueur avec laquelle la frégate attaqua le vaisseau, ne peut excuser sa défaite.

Le 2 juin, le vicomte d'Escars, commandant la frégate *la Prudente*, de 32, fut rencontré par un vaisseau anglais qui le somma de se rendre. Sur son refus, l'engagement commença et dura une heure. Ce n'est qu'après avoir perdu tous ses mâts et la plus grande partie de son équipage, que le brave capitaine français consentit à amener son pavillon.

Le 3 septembre, le chevalier de Lanjars, avec la frégate *l'Amphytrite*, engagea, en vue de la Grenade, une action très vive, à portée de mousquet, contre la frégate

anglaise *le Sphinx*, qui escortait, pour la Barbade, un transport chargé de bombes. Après une canonnade de deux heures, *le Sphinx* et le navire marchand tombèrent au pouvoir du chevalier de Lanjars, qui alla mouiller au Fort-Royal.

Une petite division, armée à Brest et à l'Orient aux frais des Etats-Unis (1), était allée croiser dans la mer du Nord. Le fameux corsaire américain, Paul Jones, qui la commandait, attaqua, sur les côtes d'Ecosse, la flotte marchande de la Baltique, appartenant aux Anglais et escortée par le vaisseau *le Sérapis* de la compagnie, armé en guerre, et la frégate *la Comtesse de Scarborough*, aux ordres du commodore Pearson. L'action fut sanglante. Paul Jones, sur le point de couler, parvint à aborder son adversaire; mais des difficultés nouvelles l'attendaient. Pendant qu'accostés de long en long, *le Bonhomme Richard* et *le Sérapis* se foudroient, plusieurs canons à bord de *l'Américain* crèvent et tuent ceux qui les servent; de toute sa batterie il ne

(1) DIVISIONS AMÉRICAINE ET FRANÇAISE.

Le Bonhomme.	Paul Jones.
L'Alliance.	
La Pallas.	Cottineau.
La Revanche.	Ne combattirent pas.
Deux côtres.	Ne combattirent pas.

reste à Paul Jones que trois pièces pour faire feu. Dans cette extrémité, trois de ses officiers osent demander quartier à son insu; le feu qui venait de prendre au *Sérapis* s'est communiqué au *Bonhomme Richard.* Pour mettre le comble à un tel désastre, *l'Alliance* vient canonner Paul Jones et lui tue une vingtaine d'hommes. Le capitaine de *l'Alliance* s'aperçoit enfin de son erreur, il attaque *le Sérapis,* qui n'avait plus un seul coup de canon à lui rendre et que l'incendie dévore. Le commodore Pearson cède enfin. *La Comtesse de Scarborough* s'était rendue à *la Pallas.* Les vainqueurs parviennent à éteindre le feu; mais coulant bas d'eau, ils se réfugient au Texel, ayant été contraints en chemin d'abandonner *le Bonhomme Richard* qui fut submergé.

CHAPITRE V.

Changemens profonds dans la tactique. — Forfanteries des écrivains anglais. — Escadres d'évolutions. — Résultat de l'échec de Savannah. — Situation des États-Unis. — Le comte de Guichen et le marquis de Vaudreuil partent, l'un pour l'Amérique, l'autre pour l'Afrique. — Attitude de l'Angleterre. — Le vice-amiral Rodney. — Gibraltar. — Succès de Rodney. — Il se rend aux Antilles. — Le comte de Guichen. — Rodney lui laisse le champ de bataille.

Les guerres de Louis XV et les derniers combats en escadre montrent les changemens profonds apportés dans le mode de combattre des marines de France et d'Angleterre. Ce ne sont plus ces immenses flottes qui fondent impétueusement, l'une sur l'autre, pour en venir à une action corps à corps. Les armées navales depuis Louis XIV, beaucoup moins considérables et nécessairement plus manœuvrables, livrent des combats

pour la plupart tout de tactique. Les deux adversaires s'épient, se mesurent de l'œil et semblent craindre d'en venir à un engagement décisif. Chez les Français, c'est le résultat de l'abandon des anciennes traditions, et de l'infériorité du personnel, et surtout du matériel de l'arme. Chez les Anglais, c'est l'effet d'une circonspection que leur imposait la bravoure bien connue de nos capitaines.

Malgré les forfanteries et les calomnies des écrivains anglais, qui ont dû égarer l'opinion de l'Europe sur nos combats, puisque nous leur laissions le privilége de faire, à leur manière, le récit de nos guerres maritimes, il est notoire que les actions qui demandent le plus de courage, comme les abordages ou les combats bord à bord, étaient presque toujours à notre avantage. Les paroles de Byng exprimaient le sentiment général de la marine anglaise sur notre compte; et, en effet, indépendamment des actions particulières dans lesquelles notre supériorité était consacrée, on chercherait vainement, dans toute notre histoire maritime, une bataille perdue à égalité de forces.

Les désastres de la république et de l'empire, que tout marin dut prévoir en voyant la Convention désorganiser le personnel de notre marine, n'étaient pas venus encore faire douter de notre force. En général, les es-

prits les plus prévenus nous accordaient une bravoure irrésistible pour les actions de navire à navire, ainsi qu'une certaine habileté pour les affaires de flotte à flotte.

Quoi qu'il en soit, le mode défensif que l'infériorité de notre matériel et qu'une funeste habitude avaient introduit dans nos armées navales, exigeait beaucoup de prudence et d'habileté de la part de nos amiraux, car, nous ne saurions trop le répéter, non seulement l'initiative dans les mouvemens permet à l'attaquant de dominer la pensée de son adversaire et lui facilite un premier succès, qui d'ordinaire est le gage de beaucoup d'autres, elle est aussi éminemment favorable au caractère national, qui est intelligent, plein de confiance et d'un élan prodigieux. La guerre défensive est propre aux troupes disciplinées, patientes et commandées par des hommes fermes et opiniâtres.

Nos marins cependant comprirent bien cette nouvelle tactique; ils devaient sans doute cette habileté aux escadres d'évolutions formées quelques années avant la guerre. C'était une imitation du grand siècle (1).

(1) Les escadres d'évolutions sont, pour les armées navales, ce que les camps sont pour les armées de terre. Outre l'inappréciable avantage de créer une force permanente exercée, elles entretiennent les bonnes

Elles donnèrent à nos capitaines de l'ensemble et une précision que les ennemis ont plus d'une fois admirés.

L'échec de Savannah porta un coup funeste à l'esprit public en Amérique; le sentiment patriotique qui animait les insurgés au commencement de la guerre, avait fait place à un découragement et à un égoïsme désastreux. Chaque province voulait se protéger elle-même ; les généraux étaient jaloux les uns des autres ; le congrès, sans autorité, se trouvait en butte aux critiques les plus injustes. Les utopies les plus diverses, sur la politique et sur la constitution des provinces, se faisaient jour au milieu de cette crise et divisaient les citoyens ; ceux-ci découragés ne savaient se résoudre à rien et s'alarmaient de la tendance des esprits vers des idées dangereuses. La république fédérative, objet des vœux du plus grand nombre, leur paraissait un péril bien grand en présence d'un ennemi formidable.

L'amour du gain, cette passion ardente du peuple

traditions, en créant de nouvelles, et font tendre toujours vers le progrès. Qui ne se rappelle avec plaisir les escadres des amiraux Hugon et Lalande? Avec une force permanente, les armemens, au moment d'une guerre, s'exécutent plus vivement, et l'instruction des hommes, l'organisation du vaisseau, se font comme par enchantement.

américain, avilissait alors les caractères; personne ne voulait servir la cause commune sans de grands avantages d'argent. Toutes les places étaient données à l'enchère; la corruption et les vices qui s'ensuivirent, l'égoïsme et l'indifférence pour les intérêts généraux, se répandaient partout. Dans cette extrémité, Washington et le congrès firent savoir à la France qu'ils ne pouvaient plus compter sur l'armée, et que l'Amérique était perdue si la France ne se hâtait d'envoyer des secours en hommes et en numéraire. Lafayette, qui s'était rendu à Paris pour en presser le départ, reçut, sur son passage, des ovations populaires. Six mille hommes, une brillante jeunesse, dix millions furent embarqués sur sept vaisseaux que l'on arma à Brest. Une autre division partit pour les Antilles, sous les ordres du comte de Guichen, appelé à prendre le commandement des forces navales de France dans les mers d'Amérique.

En outre, le marquis de Vaudreuil, capitaine de vaisseau, commandant une division de deux vaisseaux et de six frégates et corvettes, devait, après avoir ravagé ou détruit les établissemens anglais de la côte d'Afrique, laisser ses frégates et ses corvettes aux ordres du vicomte de Pontevès-Gien, pour aller se joindre à l'armée navale du comte de Guichen.

Le marquis de Vaudreuil, dans cette expédition, n'éprouva aucune résistance de la part de l'ennemi; les forts et les comptoirs anglais sur la rivière du Sénégal furent pris et les garnisons emmenées prisonnières de guerre. Après cela, il fit route pour les Antilles avec les vaisseaux *le Fendant* et *le Sphinx*. M. de Pontevès, en son absence, continua la conquête des établissemens ennemis. Dans les mois de février et de mars, il s'empara des forts James et Bense sur les rivières de Gambie et de Sierra-Leone, ainsi que des comptoirs situés dans les îles de Loz, de Tasso, de Bobs et de Tombo, et plus tard du fort de Succondée sur la Côte d'Or. Ces diverses expéditions, qui furent conduites avec autant d'intelligence que de vigueur, et dans lesquelles les Français n'eurent à déplorer que la perte de six hommes tués et de vingt-deux blessés, firent perdre aux Anglais neuf navires de guerre et négriers.

DIVISION DU MARQUIS DE VAUDREUIL.

Le Fendant.	74	canons.	Marquis de Vaudreuil.
Le Sphinx.	64	—	De Soulanges.
La Résolue.	26	—	De Pontevès-Gien.
La Nymphe.	26	—	De Senneville.
L'Epervier.	14	—	De Capellis.
La Lunette.	12	—	De Chavagnac.
Le Lively.	14	—	Eyriez.
Le Gorée.	14	—	Alary.

L'Angleterre, de son côté, tentait de nouveaux efforts, sur tous les points, pour résister aux forces combinées de la France et de l'Espagne. En Amérique, elle avait réuni dans la Caroline du Sud la plus grande partie de son armée. Clinton, revenant à ses premiers desseins, après l'arrivée de l'amiral Arbuthnot, s'était porté, par terre, sur Charlestown avec des troupes nombreuses, pendant qu'Arbuthnot, qui avait remonté la rivière avec plusieurs navires de guerre, tenait cette place bloquée du côté de la mer.

Aux Antilles, le gouvernement anglais, décidé à défendre ses possessions et à faire des conquêtes, si l'occasion s'en présentait, confiait le commandement général de ses forces navales au vice-amiral Rodney, habile marin sur qui reposait l'espoir de la nation entière.

Il paraissait d'autant plus essentiel de secourir les Antilles anglaises, que la cour de Saint-James ne pouvait ignorer le départ du comte de Guichen pour ces parages; mais sans doute pour agrandir le cercle des opérations maritimes de la Grande-Bretagne, et étonner les ennemis comme les neutres, le ministère anglais se décida à prendre partout l'offensive. A cet effet l'armée navale de Rodney reçut une double destination.

Depuis la déclaration de guerre de l'Espagne contre

la Grande-Bretagne, la place de Gibraltar se trouvait bloquée par terre et par mer. Malgré quelques secours jetés furtivement dans la ville, la garnison commençait à éprouver les horreurs de la famine. Rodney fut chargé d'en faire le ravitaillement.

Cependant vingt-quatre vaisseaux français et espagnols, aux ordres de don Gaston, épient ses démarches dans la rade de Brest. Cordova, commandant en chef du blocus de Gibraltar, est à croiser à l'entrée du détroit, sous les caps Spartel et Trafalgar; enfin, don Juan de Langara stationne près de Cadix, à la hauteur du cap Sainte-Marie. C'est à travers cette multitude d'ennemis que, traînant avec lui un énorme convoi, l'amiral Rodney se dirige vers Gibraltar. Son étoile le favorise plus que son audace; un premier coup de vent disperse la flotte combinée qui accourait de Brest à sa rencontre; un second désempare l'escadre de Cordova et le force de mouiller à Cadix. Langara seul est épargné, mais c'est pour tomber au milieu de la flotte britannique.

Dans la journée du 16 janvier 1780, les vigies des frégates espagnoles signalèrent vingt voiles dans le nord-nord-ouest. Don Langara, par un point d'honneur inexcusable, range en bataille sa division de neuf vaisseaux et attend l'ennemi. Bientôt, il n'y a plus de doute,

c'est l'armée anglaise forte de vingt vaisseaux et de plusieurs frégates qui vient à sa rencontre. Langara peut encore éviter un désastre à sa patrie ; le vent est violent, la mer est grosse, les jours sont courts, la terre est périlleuse et le port est proche. En prenant chasse, il est dans quelques heures sous la protection des forts de Cadix ; il reste immobile. Cependant la réflexion lui montre enfin les périls de sa position; il hésite, et, dans sa funeste incertitude, il s'enquiert, au moyen du télégraphe, de l'opinion de ses capitaines. Tous le pressent de prendre chasse ; il ordonne, mais trop tard, à son escadre de laisser arriver. Rodney, qui, huit jours auparavant, s'était emparé du vaisseau *le Guipuscoa* et de son convoi, presse sa marche et atteint bientôt l'arrière-garde espagnole.

Don Langara fait oublier sa faute par son extrême bravoure, mais il cède au nombre après une action acharnée. *Le Saint-Dominique* saute avec tout son équipage ; les vaisseaux *le Sphinx, le Diligent, la Princessa, le Monarca, le Saint-Eugène* et *le Saint-Julien* tombent au pouvoir de Rodney qui poursuit sa route et mouille sans obstacle à Gibraltar.

La nuit du 17, les équipages de deux vaisseaux espagnols capturés montrèrent une grande fermeté de

caractère. Un violent coup de vent mettait en péril ces vaisseaux déjà très maltraités; les Anglais qui étaient à bord ne pouvaient à la fois pomper et manœuvrer. Dans cette extrémité, ils sommèrent les Espagnols de les aider; ceux-ci répondirent qu'ils obéiraient si on allait relâcher à Cadix. Leur fermeté triompha des mauvais traitemens; les vainqueurs se soumirent à cette nécessité, et les vaincus entrèrent triomphalement dans le port de Cadix.

Ce succès inespéré pouvait être suivi d'un prompt revers. La flotte de Brest, après le coup de vent qui la dispersa, aurait pu, en se ralliant et en se portant sur Cadix, où elle eût trouvé Cordova, prendre une revanche éclatante; malheureusement les vents continuèrent à favoriser les Anglais. L'armée combinée ne put se réunir, et ses débris allèrent se réfugier au Férol et à Cadix. Des deux grandes escadres de Brest et de Cadix aucune ne fut à même de disputer le passage à Rodney, que l'on vit le 13 février, avec dix-neuf vaisseaux, faisant voile vers les Antilles. Le reste de son armée et les prises se dirigèrent sur l'Angleterre, sous le commandement du contre-amiral Digby.

Le 23 février, Digby rencontra un petit convoi français qui était destiné pour l'Ile-de-France, et qu'escortaient

les vaisseaux *le Protée, l'Ajax* et la frégate *la Charmante*. Le vicomte du Chilleau, qui commandait cette division, manœuvra en marin habile et dévoué; il ordonna à *l'Ajax* et à une grande partie du convoi de faire, la nuit, fausse route. Pour lui, continuant à observer l'ennemi, il forma un faux convoi avec *le Protée*, qu'il montait, et *la Charmante*. Cette ruse eut le succès qu'il en attendait; il fut seul poursuivi et atteint. Entouré par cinq vaisseaux, *le Protée* fit une résistance héroïque. Contraint d'amener, il eut la gloire d'avoir soustrait à l'ennemi le convoi qui lui avait été confié.

Ces tristes événemens produisirent une impression défavorable en France; on commença à douter de la puissance des moyens employés par les deux peuples, et les inquiétudes que l'on éprouvait depuis plusieurs semaines, sur le sort des Antilles françaises, devinrent plus vives. On les savait dépourvues de toute protection navale imposante; l'expédition de Savannah avait diminué l'effectif des garnisons; il était donc à redouter que le vice-amiral Hyde Parker, maître de la mer, ne tentât quelque attaque, soit contre les îles, soit contre les divisions de La Motte-Piquet et du comte de Grasse.

L'arrivée du comte de Guichen à la Martinique le 22

mars, et sa jonction avec le comte de Grasse, rassurèrent les esprits et les remplirent d'espérance. Le vice-amiral Guichen passait pour un marin aussi habile que courageux, et chacun, dans sa pensée, aimait à l'opposer à l'amiral Rodney, que les Anglais représentaient comme un homme de guerre du premier ordre.

A la tête d'une flotte de vingt-deux vaisseaux, le comte de Guichen n'était pas homme à rester dans l'inaction. Comme le marquis de Bouillé l'engageait vivement à faire la conquête de Sainte-Lucie, il embarqua sur ses vaisseaux le général et plusieurs détachemens de soldats, et se présenta, le 24, devant cette île. Mais le gouverneur anglais en avait fortifié les abords, et l'amiral Hyde Parker venait de s'embosser d'une manière inexpugnable, au gros Ilet, avec seize vaisseaux.

Le comte de Guichen, après avoir reconnu l'île et la flotte ennemie, revint mouiller à la Martiniquel. Là, il apprit l'arrivée aux Antilles de l'amiral Rodney.

Cependant une grande pensée agitait l'esprit du comte de Guichen. Il avait un nombreux convoi qu'il allait faire appareiller pour Saint-Domingue, sous l'escorte du vaisseau *le Fier*. Il voulait, tout en protégeant la flotte marchande, attirer Rodney au combat, le battre, et puis conquérir, avec les troupes qu'il avait à bord de ses vais-

seaux, Sainte-Lucie ou quelque autre île importante.

Le 12 avril, il ordonna au chevalier de Turpin, commandant *le Fier*, de sortir du Fort-Royal avec le convoi et de prendre la route de Saint-Domingue. Pour lui, il appareilla le lendemain avec vingt-deux vaisseaux et plusieurs frégates, et gouverna pour remonter au vent de la Martinique en passant par le canal de la Dominique. Ses frégates avaient l'ordre d'observer l'ennemi mouillé à Sainte-Lucie.

Les courans contrarièrent la flotte française, qui remontait péniblement le canal. Dans la matinée du 16, plusieurs vaisseaux avaient franchi le passage, lorsque le comte de Kersaint, commandant *l'Iphigénie*, placée à l'arrière-garde, signala la flotte britannique, forte de vingt vaisseaux, dont deux à trois ponts.

Escadre britannique.

Avant-garde.

Tués.	Blessés.				
4	34	Le Stirling-Castle.	64	canons.	Carket.
4	13	L'Ajax.	74	—	Uvelade.
9	15	L'Elisabeth.	74	—	Maitland.
5	14	La Princesse Royale.	90	—	Hyde Parker, v.-am. Hammond, c. de pav.
3	2	L'Albion.	74	—	Bowier.
»	»	Le Terrible.	74	—	Douglas.
14	26	Le Trident.	64	—	Molloy.

Corps de bataille.

2	30	Le Grafton.	74	—	Collingwood.
5	15	L'Yarmouth.	64	—	Bateman.
21	49	Le Cornwall.	74	—	Edwards.
18	51	Le Sandwich.	90	—	Rodney, amiral. Young, capit. de pav.
»	12	Le Suffolk.	74	—	Crespin.
2	»	Le Boyne.	70	—	Cotton.
»	2	Le Vigilant.	64	—	Home.

Arrière-garde.

1	6	La Vengeance.	74	—	Hotham.
2	3	Le Medway.	60	—	Philip. Affleck.
9	26	Le Montagu.	74	—	Houlton.
13	36	Le Conqueror.	74	—	Rowley, cont.-amir. Watson, cap. de pav.
7	9	L'Intrépide.	64	—	Saint-John.
1	10	Le Magnificent.	74	—	Elphinston.

Escadre française.

Avant-garde. — Escadre bleue. — Ordre renversé.

Tués.	Blessés.				
8	53	L'Intrépide.	74	—	Duplessis-Pascau.
5	2	Le Triton.	64	—	De Boades.
5	9	Le Magnifique.	74	—	Le chevalier de Brach.
14	16	Le Robuste.	74	—	Comte de Grasse, com. De Longueville, c. de p.
5	19	Le Sphinx.	64	—	De Soulanges.
13	58	L'Artésien.	64	—	De Peynier.
5	10	L'Hercule.	74	—	D'Amblimont.
		Escadre blanche. — Corps de bataille.			
6	16	Le Caton.	64	—	De Frammont.
5	10	La Victoire.	74	—	D'Albert St-Hippolyte.
8	16	Le Fendant.	74	—	Marquis de Vaudreuil.

3	2	La Couronne.	80	—	Le comte de Guichen, général. Buor de la Chenalière, capitaine de pavill. Buor de la Charoulière, major.
20	53	Le Palmier.	74	—	Le chevalier de Monteil.
4	15	L'Indien.	64	—	Le chevalier de Balleroi.
9	20	L'Actionnaire.	64	—	De Larchantel.

Arrière-garde. — Escadre blanche et bleue.

22	43	Le Destin.	74	—	Dumaitz de Goimpy.
8	27	Le Vengeur.	64	—	Le chevalier de Retz.
22	35	Le Saint-Michel.	60	—	D'Aymar.
7	32	Le Pluton.	74	—	De La Marthonie.
5	26	Le Triomphant.	80	—	Le chevalier de Sade, commandant. Le chevalier de Gras-Préville, c. de pav.
36	31	Le Souverain.	74	—	De Glaudevès.
6	29	Le Solitaire.	64	—	De Cicé.
6	15	Le Citoyen.	74	—	De Nieuil.

Les deux amiraux, pénétrés des avantages du vent, manœuvrèrent toute la journée avec beaucoup d'habileté pour se l'assurer. Au soir, le comte de Guichen, qui n'avait pu primer de manœuvres son habile adversaire, le voyant porter, avec des vents variables d'est au nord, sur son arrière-garde, vire de bord, vent devant, en prenant les mêmes amures que lui. Celui-ci, déjoué dans son dessein, tient le vent et change d'amures; de

chaque côté on se surveille à petite distance. Dans les deux armées, officiers et soldats ont hâte de vider leur vieille querelle, qui est celle du monde.

Le 17, au jour, la flotte britannique se développe sur une même ligne de front vent arrière, les vaisseaux se relevant dans la ligne nord-quart-nord-ouest et sud-quart-sud-est. L'intention de Rodney était de porter toutes ses forces sur l'arrière-garde de l'armée française, qui courait en ligne de bataille tribord amures. (Position 1.)

Le comte de Guichen, qui l'a deviné, vire lof pour lof en se formant babord amures. Il fait suivre cette manœuvre des signaux de se rallier à l'ordre de bataille babord, de serrer les distances et de suivre les mouvemens du vaisseau *l'Intrépide*, chef de file de l'armée, ordre renversé. Rodney, obligé de changer ses dispositions, hésite et vient sur babord en courant parallèlement à l'armée française. (Position 2.)

Ces différentes évolutions se firent dans la matinée. Vers onze heures, l'armée anglaise se décida enfin à attaquer la flotte française, qui l'attendait en ordre de bataille. L'ennemi gouverna vent arrière, chaque vaisseau portant sur le vaisseau français qui lui correspondait. (Position 3.)

A une heure, l'armée anglaise serre le vent babord

Combat du 17 Avril 1780

A

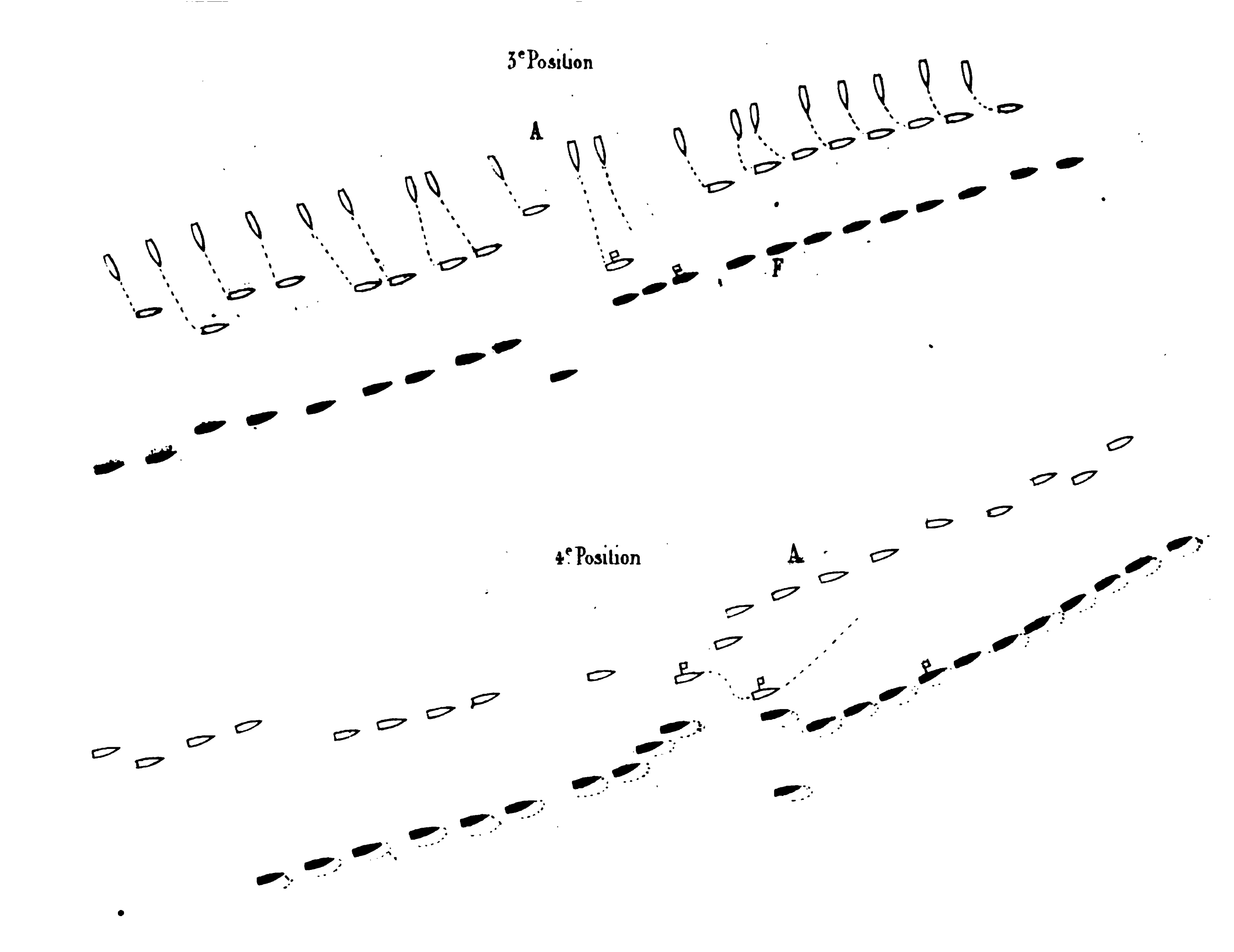
1re Position.

F

2e Position

A

F


3e Position
A
F
4e Position
A

amures et engage le combat. Sa ligne est trop étendue; l'arrière-garde, surtout, se trouve éloignée du corps de bataille. L'escadre française n'est pas mieux formée; sa ligne a trop de développement, et un de ses vaisseaux du centre, *l'Actionnaire*, mauvais marcheur, construit pour la compagnie des Indes, tombe sous le vent et cause un vide considérable dans la ligne. (Position 4.)

Les deux avant-gardes et une partie du corps de bataille se canonnent vivement. Le comte de Guichen avait espéré que Rodney chercherait à le combattre en personne, mais ce dernier s'était placé en arrière de *la Couronne*, vaisseau amiral français. Cette conduite de l'amiral anglais cachait un piége que le comte de Guichen sut prévenir. Rodney, qui s'était aperçu de la trouée de la ligne française, avait voulu en profiter, et comptant, au milieu d'une canonnade très vive, dissimuler sa manœuvre, il ordonne de redoubler le feu; puis, à une heure vingt minutes, quand le moment lui paraît venu, il laisse arriver et gouverne sur le poste innocupé de *l'Actionnaire*. (Position 4.) «Young, dit-il à son capitaine de pavillon, si Rowley me seconde, voici un beau jour pour les armes de la vieille Angleterre; mais le capitaine du *Destin*, faible vaisseau de cinquante, surveillait le

formidable trois ponts (1), qui s'avançait lentement pour passer devant lui. Se couvrant de voiles, il précipite sa marche, décidé à l'aborder plutôt que de le laisser passer. A demi-portée de pistolet de son ennemi, il ouvre un feu terrible et se met en travers du *Sandwich*.

Rodney, interdit de ce trait d'audace, s'arrête et foudroie *le Destin*. Le comte de Guichen ordonne aussitôt de virer vent arrière tout à la fois. Pendant la durée de l'évolution, les vaisseaux *le Sphinx* et *l'Artésien*, de soixante-quatre, sont combattus par les plus gros vaisseaux ennemis, au nombre desquels se trouvait *la Princesse Royale*, de quatre-vingt-dix-huit. MM. de Soulanges et de Peynier, leurs capitaines, soutiennent avec fermeté un feu si supérieur, jusqu'à ce que le comte de Grasse, avec *le Robuste*, vienne les dégager. Rodney, isolé de ses vaisseaux, craint à son tour d'être coupé. Il se hâte de venir au vent et de gagner les eaux de sa colonne. A quatre heures, l'armée française revire et continue la canonnade jusqu'à la nuit.

(1) Les Anglais ont toujours mieux compris que nous l'avantage d'avoir dans une armée des vaisseaux à trois ponts ; à Trafalgar, ils en avaient neuf, et l'escadre française n'en avait pas un seul. Comment ne voit-on pas cependant que c'est la réalisation de cet axiome de guerre : « Des masses sur des points faibles ? »

Entre autres vaisseaux anglais désemparés, *le Sandwich*, qui avait été attaqué successivement par les vaisseaux français, *le Vengeur*, *le Destin* et *le Palmier*, fut si maltraité qu'il courut risque de couler bas.

Rodney, dans l'impossibilité de recommencer un second engagement, et d'ailleurs mécontent de plusieurs de ses capitaines, laissa le champ de bataille au comte de Guichen et s'éloigna précipitamment.

Dans sa lettre du 26 avril, Rodney, malgré ses forfanteries habituelles, avoue que : « L'état désemparé de plusieurs vaisseaux, et particulièrement du *Sandwich*, qui eut toutes les peines du monde, durant vingt-quatre heures, à tenir sur l'eau, ne lui permit pas de poursuivre les Français. »

La nuit qui suivit le combat, l'armée française conserva ses feux allumés et fit ses signaux à coup de canon. C'était une provocation directe faite à Rodney; mais ce dernier continua à prendre chasse, et, le lendemain, à la pointe du jour, ses derniers vaisseaux disparurent à tous les regards.

Dans ce combat, l'armée française manœuvra avec plus d'habileté et de vigueur que la flotte britannique. Le plan de Rodney était bien conçu, les mouvemens de l'amiral français et le défaut de concours de plusieurs ca-

pitaines anglais paralysèrent ses efforts. Comme au combat de Mahon et de Toulon, l'avant-garde ennemie fit trop de voiles et distança, par cette faute, la ligne anglaise. L'action du *Destin*, qui fut justement louée, est digne de remarque, en ce qu'elle montre la force de l'opinion sur l'esprit des hommes. L'armée courait les dangers d'une défaite presque certaine sans la bravoure de M. de Goimpy. Tels étaient, après l'affaire, les propos de toute l'escadre française. Cependant, en admettant que notre ligne eût été coupée, quels désastres donc menaçaient l'armée? N'était-il pas toujours facile à notre arrière-garde de remédier à cet accident, en se portant promptement à l'endroit des vaisseaux coupés. Ce mouvement amenait nécessairement une mêlée qui aurait tourné à l'avantage de la flotte la mieux pourvue en capitaines braves et dévoués. Mais alors, comme sous l'empire, il était passé en principe que des vaisseaux coupés étaient des vaisseaux pris, et il n'en fallait pas davantage pour que cela fût (1).

(1) Les plaintes de Rodney à l'amirauté eurent pour effet d'établir une coutume éminemment pratique. Dès ce jour, un amiral anglais, lorsqu'il prend en temps de guerre le commandement d'une flotte, est toujours consulté dans le choix à faire des capitaines de son armée. En 1787, sur la menace d'une guerre avec l'Angleterre, le roi ayant nommé Suffren commandant de sa flotte de Brest, cet officier général ne con-

Le comte de Guichen, après la retraite de Rodney, fit route pour la Guadeloupe où il déposa ses blessés. Cette opération terminée, apprenant la réapparition de

sentit à en prendre le commandement qu'à la condition qu'il choisirait les capitaines de son armée. Que de grandes choses il eût entreprises avec de pareils élémens! Sous Louis XIV, les exploits prodigieux de nos divisions armées pour la course venaient en grande partie de ce que le chef de la course était autorisé à faire choix des capitaines qui devaient servir sous ses ordres. Il est naturel que les plus intéressés dans la réussite d'une entreprise, c'est à dire le gouvernement et le chef de l'expédition, s'entendent sur les commandemens à donner. En admettant même que l'amiral commît quelques erreurs, la discipline et l'obéissance y gagneraient, parce que ces capitaines, flattés ou reconnaissans du choix qu'on aurait fait d'eux, se trouveraient solidaires, et réciproquement.

Une objection nouvelle se présente. Cette disposition donnera au chef de la flotte le moyen de s'assurer de ses créatures; en sorte que bon nombre de braves et habiles capitaines se verront frustrés d'une faveur qu'ils auront méritée. Mais on peut répondre qu'en temps de guerre, car je ne raisonne que dans cette hypothèse, les commandemens sont nombreux, surtout pour un personnel comme celui de la marine française; tel capitaine, qui n'aura pas eu le commandement d'un vaisseau de la flotte, aura le commandement d'une forte frégate ou d'un vaisseau d'une autre escadre. D'ailleurs, pendant la guerre, un gouvernement doit user largement de ses prérogatives pour faire de bons choix en officiers. La guerre est un état anormal qui demande des mesures exceptionnelles. Quand Rome était menacée par un peuple puissant, les lois se taisaient, et une dictature suprême donnait une seule et énergique impulsion aux armées. La force d'une flotte se trouvant dans la bonne composition de ses capitaines, une pareille coutume en France ne pourrait qu'être très avantageuse au succès de nos armes.

l'ennemi sous le vent de l'île, il manœuvra deux jours pour l'amener à une action générale. N'ayant pu y parvenir, il se détermina, de concert avec le marquis de Bouillé, à remonter au vent des îles par le nord de la Guadeloupe, pour accomplir les projets qu'ils avaient arrêtés.

Les Anglais venaient de renforcer les garnisons de Saint-Christophe et d'Antigoa. Ces points importans étaient à l'abri d'un coup de main, et, en raison de l'égalité des forces des deux armées, un siége en règle n'était pas praticable. Restait Sainte-Lucie, objet de convoitise de la part du marquis de Bouillé; il ne fallait pas songer à la surprendre; pourtant, avec du bonheur, on pouvait tenter quelque descente imprévue sur un de ces points, et s'en emparer comme d'Estaing avait fait de la Grenade. En conséquence, le comte de Guichen se décida à passer au vent de la Martinique, à chenaler dans les parages de Sainte-Lucie et à prendre poste au gros Ilet.

Le 5 mai, la flotte française se trouva en vue de la Martinique et au vent. Le 7, le marquis de Bouillé s'embarqua sur la frégate *la Courageuse*, et prit six cents grenadiers qui furent répartis sur quatre frégates. A l'entrée de la nuit, cette petite division se dirigea au vent de Sainte-Lucie, précédant de quelques heures

l'armée qui manœuvrait pour se trouver, au jour, à l'ouverture du canal.

Le 8, au matin, le lougre *le Chasseur*, commandé par M. de Saint-Georges, qui formait l'avant-garde des frégates, découvrit, au gros Ilet, la flotte britannique au moment de son appareillage.

Le comte de Guichen, prévenu aussitôt, rallia toute sa flotte et fit ses préparatifs de combat. Les vaisseaux *le Dauphin Royal* et *le Triumph* venaient de se joindre, l'un à l'escadre française, l'autre à la flotte britannique. Le comte de Guichen, sans perdre de vue son adversaire, manœuvra sept jours afin de l'attirer au vent de la Martinique, pour profiter de ses fautes et le combattre avec avantage. En cas d'échec la Martinique lui servait de refuge; victorieux, il n'en laissait aucun à l'ennemi.

Rodney, de son côté, ne négligea rien pour primer son adversaire. Le 14 mai, cependant, les deux armées se trouvèrent très rapprochées l'une de l'autre; elles couraient parallèlement, babord amures avec des vents d'est. Français et Anglais étaient fatigués de ces évolutions sans résultat; il est à présumer que, par lassitude, on eût commencé le combat si la nuit ne fût venue y mettre obstacle.

Le 15 au matin, l'armée française, toujours au vent, arrive résolument sur l'ennemi qui force de voiles. (Position 1.) On se trouvait déjà à portée de canon, lorsque le vent, qui variait successivement vers le sud, passa au sud-sud-est et devint assez favorable à l'escadre anglaise pour qu'elle espérât de gagner le vent aux Français. Rodney fit virer vent devant par la contremarche. Son avant-garde gouverna bien au vent de l'armée française. (Position 2.)

Le comte de Guichen, qui venait de prendre la bordée de babord, était plus pratique que son adversaire des vents qui règnent dans ces parages. N'ayant pas de confiance dans la durée des vents de sud-sud-est, et comptant qu'ils reviendraient souffler de leur première direction, vire de bord, vent arrière, et manœuvre pour s'élever dans la partie de l'est. Le vent ayant en effet ressoufflé de cette partie, Guichen prend babord amures, en virant vent devant tout à la fois. (Position 3.)

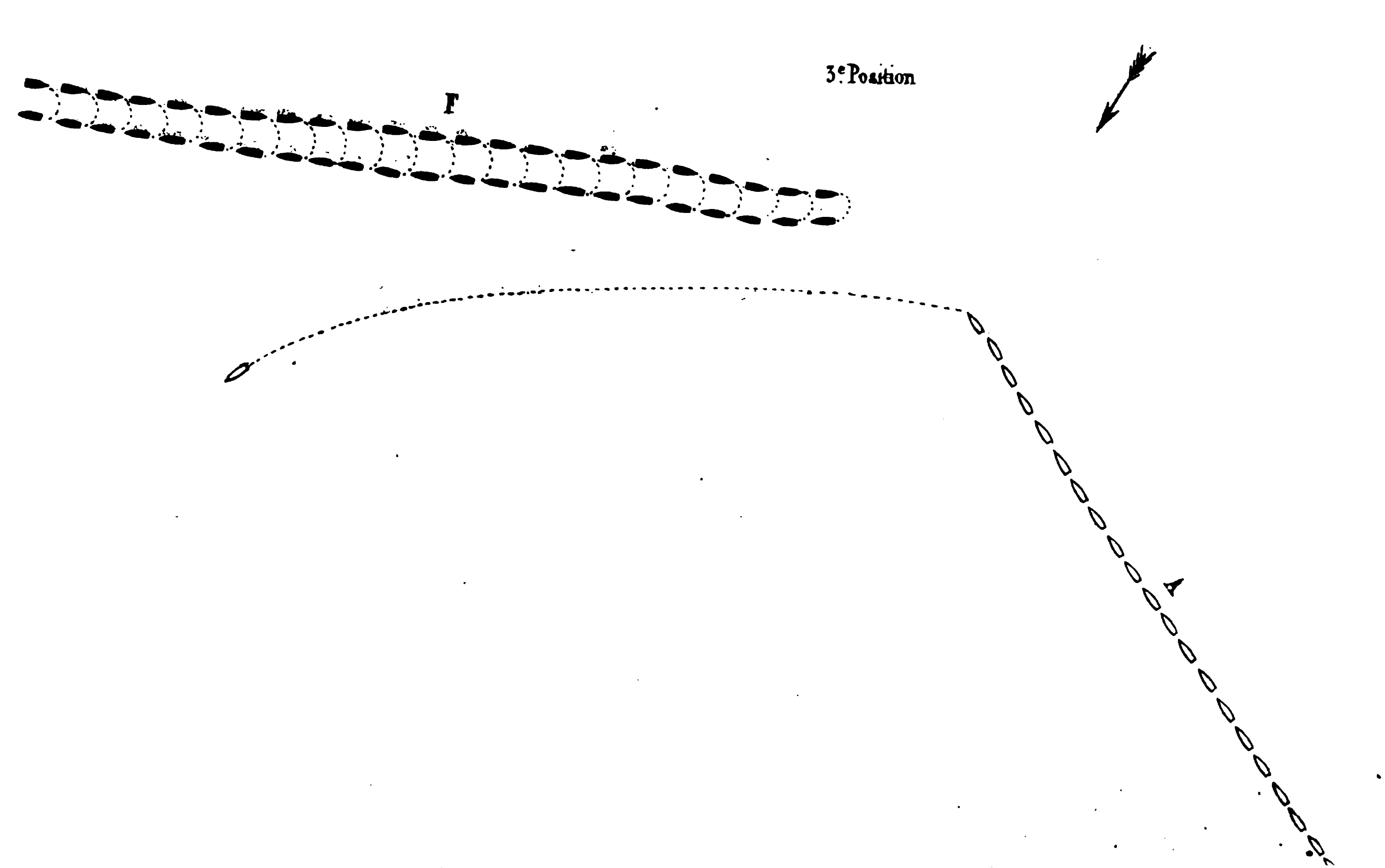
Les deux armées se trouvèrent ainsi au bord opposé, gouvernant l'une sur l'autre ; personne ne savait qui aurait le vent des Français ou des Anglais. « Parbleu ! dit Guichen, si *l'Intrépide* est digne de son nom et que Rodney tienne bon, nous allons avoir une furieuse mêlée ! » Sur ces entrefaites la brise devint un quart plus

1re Position

F

F




3e Position
F
A

favorable à l'armée française et l'avant-garde obtint décidément l'avantage. La flotte anglaise, en poursuivant sa route, courait l'alternative de couper notre ligne ou d'engager le combat à bout portant. Guichen, qui était sur ses gardes, avait fait préparer le signal à son avant-garde, en cas que Rodney tentât de traverser ses vaisseaux, de virer tout à la fois et de se porter à l'endroit attaqué. Mais l'ennemi, intimidé par la bonne contenance de l'armée française, largua de deux quarts et prolongea à bonne portée notre corps de bataille. On s'envoya de part et d'autre plusieurs bordées qui n'eurent d'autre résultat que de mettre un peu de désordre dans les deux armées, surtout dans celle de France, où l'arrière-garde était comme séparée du corps de bataille. Les dangers, que le comte de Guichen avait pressentis quand l'avant-garde anglaise gouvernait sur lui, s'offraient de nouveau si l'arrière-garde ennemie venait résolument au lof. Aussi fit-il le signal à son armée de virer vent arrière tout à la fois. Par ce mouvement, qui fut vivement exécuté, il dégageait non seulement ses derniers vaisseaux, s'ils avaient été enveloppés, mais il montrait son désir d'avoir une affaire importante, puisque, pour cela, Rodney n'avait qu'à gouverner comme lui. Cependant l'amiral anglais continua à arriver, ce qui le mit

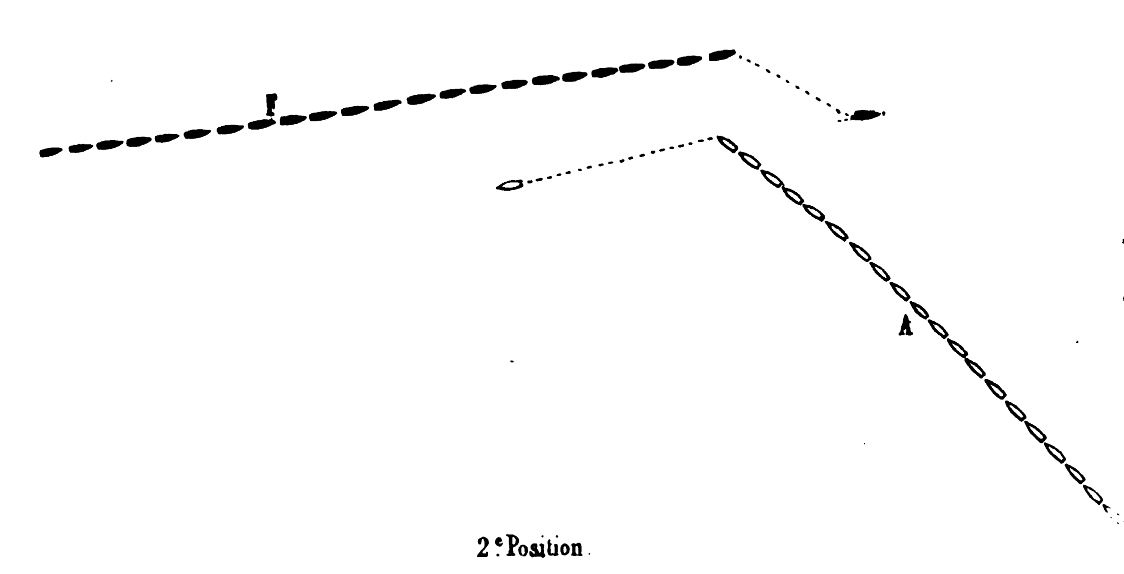
bientôt à bonne distance des Français. A la nuit, les deux armées se conservèrent en vue, leurs feux allumés. Le temps, comme les manœuvres des deux flottes, avait un caractère d'incertitude singulier. A la fin les Français, en cherchant à s'élever au vent de la Martinique, semblèrent avoir pris un parti; les Anglais parurent se tenir en observation : tantôt on les vit couverts de voiles, tantôt sur leurs huniers seulement.

Le 19 au matin, la brise venant toujours de l'est, on vit l'armée anglaise dans la direction du sud, à cinq lieues de distance. Elle était au plus près tribord amures; celle de France gouvernait les amures à bâbord. Comme l'ennemi était couvert de toile et semblait désirer d'en venir aux mains, Guichen diminua de voiles, calculant son sillage de façon à rencontrer la tête de l'avant-garde anglaise. Vers deux heures et demie, les deux armées se trouvèrent assez rapprochées pour que le combat fût jugé imminent; Guichen fit signal à son avant-garde de doubler au vent l'ennemi et de le combattre sitôt qu'on serait à portée de canon. (Position 1.)

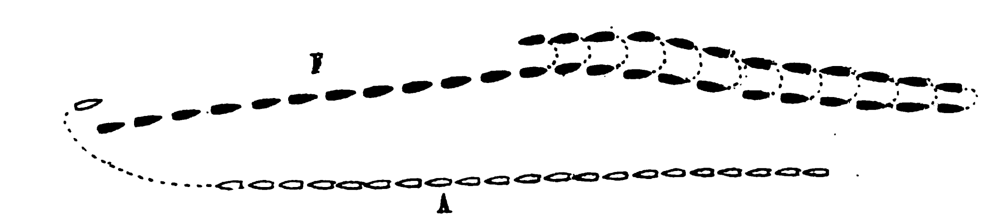
A trois heures et demie le feu commença à contre-bord entre les deux chefs de file, mais les vaisseaux

Combat du 19 Mai 1780

1re Position



2e Position



anglais arrivant successivement en prolongeant notre ligne, l'action devint bientôt générale.

A quatre heures et demie, le comte de Guichen remarquant que son avant-garde, dans le but de serrer l'ennemi au feu, avait gouverné largue et se sous-ventait, lui fit signal de tenir le vent. Cette manœuvre, habilement calculée, mettait l'avant-garde française en position de secourir l'arrière-garde en cas que l'ennemi essayât de l'envelopper.

Les prévisions de l'amiral français furent justifiées : une demi-heure après ce signal neuf vaisseaux de tête anglais ayant reviré, vinrent sous toutes voiles, beaupré sur poupe, sur les derniers vaisseaux de l'armée française ; mais à la vue de l'avant-garde et du corps de bataille français qui, après avoir reviré tout à la fois vent devant, accouraient au secours de leurs vaisseaux en péril, les ennemis arrivèrent en désordre et rallièrent leur armée.

A cinq heures et demie le comte de Guichen, s'étant reformé, se présenta en bataille dans le plus bel ordre. Les Anglais, en se repliant sur leurs vaisseaux de dessous le vent, se mirent également en bataille.

Vers six heures un quart les deux flottes étaient rangées sur deux lignes parallèles, à la distance de deux

portées de canon; mais à la nuit les Anglais perdirent de leur audace, ils coururent largue, en sorte que le 20 au matin ils se trouvèrent à deux lieues de distance, et peu après on ne les distinguait que du haut des mâts. Le comte de Guichen, jugeant qu'ils faisaient route pour la Barbade, cingla sur la Martinique où il mouilla le 22.

Le vaisseau anglais *le Cornwall*, complètement désemparé, ne put suivre son armée, il coula à l'entrée de la baie du Carénage.

Telle fut l'issue de la campagne de 1780 aux Antilles, dans laquelle les deux armées rivales eurent à déplorer à peu près le même nombre de tués et de blessés; où l'habileté des chefs, la bravoure des capitaines et l'égalité des forces rendirent indécises les opérations militaires. De part et d'autre on s'estimait assez pour ne pas hasarder de ces manœuvres téméraires qui amènent les grands succès ou les grandes défaites.

CHAPITRE VI.

Départ du comte de Guichen pour la France. — Inquiétude de Rodney. — Son arrivée en Amérique. — La Motte-Piquet. — Entreprise contre Gibraltar. — Combats particuliers.

Les forces maritimes de la France et de l'Angleterre s'étaient balancées jusqu'à ce jour aux Antilles, mais des renforts considérables venus d'Espagne, donnèrent une supériorité signalée à la marine française. L'Espagne tenait essentiellement à conquérir la Jamaïque ; les Français ne souhaitaient pas moins vivement de s'emparer des îles qui étaient encore au pouvoir de l'ennemi.

Quelles espérances ne devait-on pas fonder sur une armée qui, après avoir livré trois combats glorieux, se trouvait augmentée de 12 vaisseaux, de plusieurs frégates et de 12,000 hommes de troupes réglées ! Si l'union avait régné dans les rangs des alliés, il est indubitable que, malgré de grandes pertes, les forces navales franco-espagnoles anéantissaient la domination anglaise dans les Indes-Occidentales. C'est dans ce dessein que la cour de Madrid avait expédié pour ces parages 12 vaisseaux et un nombreux convoi de troupes aux ordres de l'amiral don Solano.

Rodney était toujours mouillé à la Barbade, occupé à réparer ses vaisseaux ; il ne se doutait pas du danger dont il était menacé, lorsque le capitaine de la frégate *le Cerbère* vint l'en avertir.

Aussitôt Rodney se porta, avec toutes ses forces, au devant des Espagnols et s'établit en observation près de la Martinique sur la route d'Europe. Il était présumable que don Solano irait tomber au milieu des ennemis ; mais soit l'effet du calcul ou d'un pressentiment, au lieu de se diriger directement sur la Martinique, il remonta au nord et vint attérir entre la Dominique et la Guadeloupe. Là, il trouva le comte de Guichen qui, averti par une frégate espagnole de l'arri-

vée prochaine de l'escadre de don Solano et de son point d'attérage, avait appareillé le 9 juin de la Martinique, pour aller l'attendre au lieu indiqué.

Les deux escadres réunies firent route pour le Fort-Royal après avoir mis le convoi en sûreté à la Guadeloupe.

La saison n'était pas assez avancée pour que l'escadre combinée n'essayât pas de tenter quelque expédition importante. C'était l'avis du comte de Guichen ; mais don Solano, lié sans doute par ses instructions, ne voulut entrer dans aucune combinaison qui pût retarder sa marche et ne parut occupé que de se rendre à La Havane.

Le comte de Guichen, quoique mécontent du peu de concours qu'il trouvait dans le général espagnol, lui offrit de l'escorter jusqu'au canal de Bahama, et, sur son consentement, les deux escadres s'étant réunies au convoi, cinglèrent pour la Havane.

Mais déjà une épidémie cruelle qui régnait dans l'escadre espagnole, s'était communiquée à bord des Français et exerçait les plus grands ravages. L'hygiène navale était loin du perfectionnement qu'elle a de nos jours. L'organisation intérieure des vaisseaux n'avait pas changé depuis le règne de Louis XIV; l'encombrement

des ponts, le désordre des emménagemens étaient extrêmes, et l'on ignorait encore les améliorations qui ont été apportées depuis à la salubrité des vaisseaux et au régime des équipages. Les matelots espagnols se faisaient surtout remarquer par leur malpropreté, ce vice héréditaire de la nation castillane, dont les effets sont si désastreux à bord. Ce sont ces différentes causes qui sauvèrent en 1780 les Antilles anglaises, comme elles avaient préservé l'Angleterre elle-même de l'invasion en 1779.

Cependant l'armée combinée, tout en se traînant péniblement vers sa destination, pouvait prendre ou brûler un riche convoi anglais mouillé à la Basse-Terre, île Saint-Christophe ; le succès paraissait d'autant plus certain, que la flotte britannique, trop faible pour essayer de le secourir, se tenait renfermée à la Barbade ; mais l'épidémie avait découragé les plus résolus, on ne fit aucune tentative. Arrivé à l'entrée du canal de Bahama, Guichen prit congé de don Solano et se porta vers Saint-Domingue, où il trouva l'escadre de La Motte-Piquet stationnée au Cap pour protéger le commerce français.

Ce chef d'escadre, après le départ du comte d'Estaing de Savannah, était venu mouiller à la Martini-

que pour travailler à la réparation de plusieurs de ses vaisseaux.

Pendant qu'il s'occupait sans relâche de ces travaux, les vigies de la côte signalèrent, dans la matinée du 18 décembre 1779, une flotte marchande poursuivie par une escadre anglaise. C'était un convoi français de Marseille, qui avait donné imprudemment dans le canal de Sainte-Lucie, et qui venait d'être rencontré par l'escadre d'Hyde Parker, forte de quatorze vaisseaux. Dans la journée, une partie de ce convoi parut devant la baie du Fort-Royal, pressée de très près par les vaisseaux de tête ennemis. Les canonniers des forts étaient accourus à leur poste et s'apprêtaient à tirer sur les Anglais lorsqu'ils se seraient assez approchés de la place. Toute la ville, profondément émue de ce spectacle, s'était portée sur les quais et sur la côte, suivant avec anxiété les mouvemens du convoi et des Anglais. De toute l'escadre de M. de La Motte-Piquet, le vaisseau *l'Annibal* était le seul qui fût en état d'appareiller ; deux autres vaisseaux, *le Réfléchi* et *le Vengeur*, demandaient, dans des circonstances ordinaires, au moins deux jours pour mettre sous voile ; ils n'avaient ni équipages, ni munitions de guerre. Le reste de la division était complètement dégréé.

Dans cet état de choses, La Motte-Piquet, ne consultant que son courage et les intérêts de son pays, fait lever l'ancre à *l'Annibal* et se porte au devant de l'ennemi. Une grande partie des états-majors de la division obtient l'honneur de servir à bord comme volontaires.

Pendant ce temps, MM. de Cilart de Suville et de Fournoue, qui commandaient *le Réfléchi* et *le Vengeur*, mirent tant d'activité à former leurs équipages et à se procurer des munitions, qu'au bout d'une heure après l'appareillage de l'*Annibal*, ils firent voile pour voler au secours de ce vaisseau, occupé alors à combattre contre trois vaisseaux anglais qui avaient coupé la flotte. Bientôt les trois Français eurent affaire à sept Anglais. On se battit dans la grande rade du Fort-Royal, vis-à-vis les batteries de la côte qui tiraient sans produire aucun effet, à cause de la distance. Cette action dura quatre heures environ. Rien n'égala l'habileté et la bravoure de nos marins, si ce n'est le bonheur avec lequel ils surent échapper à des forces si formidables et préserver la plus grande partie du convoi, ainsi que la frégate *l'Aurore* qui lui servait d'escorte. De vingt-six navires marchands, douze furent dégagés, quatre brûlés à la côte, et neuf tombèrent aux mains de l'ennemi. Le vaisseau

anglais, *le Conqueror*, un des plus acharnés à l'attaque, perdit, dans cet engagement, cinq officiers et près de deux cents hommes.

Les vaisseaux français, à la chute du jour, rentrèrent dans le port où ils reçurent l'accueil le plus empressé et le mieux mérité. M. de La Motte-Piquet surtout fut l'objet d'un vif enthousiasme; mais un suffrage encore plus flatteur lui était réservé : l'amiral Hyde Parker, admirateur de cette belle action, lui écrivit une lettre de félicitation. L'amiral anglais, par ce trait de loyauté, s'honorait lui-même, en rendant à un glorieux adversaire le plus noble des hommages.

Le lendemain, dans la matinée, les Anglais essayèrent de faire un débarquement sur la côte pour prendre les batteries à revers et s'emparer des cargaisons des navires brûlés; mais ils furent repoussés, avec perte de soixante hommes, par la troupe, aidée des milices du pays.

Les réparations de son escadre terminées, M. de La Motte-Piquet, instruit, par le cutter *le Cerf*, de l'arrivée prochaine du comte de Guichen, partit le 13 mars 1780, du Fort-Royal, avec un convoi destiné pour Saint-Domingue.

A la hauteur de la Grange il rencontra la division du

commodore Cornwallis (1), la poursuivit, et, profitant de la supériorité de marche de son vaisseau, il engagea avec l'ennemi un combat de chasse qui dura six heures. Le calme et la nuit mirent fin à la canonnade. Le lendemain, impatient de combattre, La Motte-Piquet n'attendit pas ses vaisseaux et combattit seul contre les forces réunies des Anglais. Deux heures il fut exposé aux plus grands dangers. Enfin, la brise ayant un peu fraîchi, les autres vaisseaux français le rallièrent, les Anglais prirent chasse aussitôt. La Motte-Piquet allait les joindre cette fois avec toutes ses forces, quand une seconde division ennemie l'obligea, à son tour, de s'éloigner et de faire route pour le Cap.

Cependant le comte de Guichen, alarmé des pertes

(1) DIVISION FRANÇAISE.

L'Annibal.	74 canons.	—	La Motte-Piquet, chef d'escadre. De la Croix, capitaine.
Le Diadème.	74	—	De Dampierre.
Le Réfléchi.	64	—	De Cillart de Suville.
L'Amphion.	50	—	De Saint-Cesaire.

DIVISION ANGLAISE.

Le Lion.	64 canons.		Cornwallis, commandant.
Le Bristol.	50	—	Pakenkam.
Le James.	44	—	Stevens.

que l'épidémie faisait éprouver à ses équipages, résolut de quitter les Antilles et d'aller hiverner en Europe. Il était presque certain que l'ennemi n'oserait rien entreprendre, durant la saison d'hiver, contre nos îles pourvues de bonnes garnisons; mais il croyait nécessaire d'escorter, jusqu'en vue des terres d'Espagne, le convoi espagnol de Saint-Domingue. Réunissant tous les navires marchands destinés pour l'Europe, il fit route avec eux.

Tandis que l'armée navale de France s'éloignait du théâtre de la guerre, Rodney était en proie à une vive anxiété. Ne pouvant se rendre compte des projets de l'escadre espagnole, voyant un piége même dans le départ du comte de Guichen, il craignait à la fois pour la Jamaïque et les États-Unis. Ce dernier pays fixa plus particulièrement son attention; il se détermina donc à faire voile pour Sandy-Hook, laissant la moitié de sa flotte pour défendre, s'il le fallait, la Jamaïque.

C'était à la fois une méprise et une imprudence; le comte de Guichen, qui soupçonnait en partie les projets de l'ennemi, n'avait qu'à laisser son convoi sous l'escorte de six vaisseaux pour se rendre soit aux Antilles, soit en Amérique. Dans le premier cas, il lui suffisait de se réunir à don Solano pour que la Jamaïque ou

Sainte-Lucie tombât en son pouvoir; dans le second cas, le sort de l'Amérique était décidé. Rodney ne pouvait empêcher la défaite totale de l'escadre d'Arbuthnot ni le succès des plans des généraux Washington et Rochambeau, qui avaient hâté leurs opérations, dans l'espoir que la présence du comte de Guichen leur donnerait la supériorité sur mer. Mais, pour mettre à exécution des combinaisons hardies, il faut que le général ou l'amiral ne soit gêné par aucune instruction et que le gouvernement ait une confiance illimitée dans ses talens. Rodney, toujours heureux, y gagna d'avoir dérobé ses vaisseaux à un ouragan terrible qui ravagea les îles, brisa quatre cents navires, dont plusieurs de guerre, et détruisit de fond en comble Brigstown, capitale de la Barbade.

Il arriva à Sandy-Hook le 12 septembre 1780, après 18 jours de traversée. Il envoya aussitôt quatre de ses vaisseaux, sous les ordres du contre-amiral Drake, renforcer la division d'Arbuthnot, qui était mouillée depuis quelque temps à la pointe est de Long-Island sous l'île de Gardner. Il était présumable que Rodney, n'ayant rien à craindre du comte de Guichen, tenterait quelqu'entreprise sur l'escadre française du marquis de Ternay, mouillée à Rhode-Island. Les fortifications de cette ville,

du côté de la terre, n'offraient pas des obstacles bien grands, et le côté de la mer avait été fortifié à la hâte par M. de Ternay. D'ailleurs l'escadre anglaise avait encore la faculté d'entrer par la passe de l'ouest entre Connecticut et la terre ferme, et de mouiller au nord de la rade. Heureusement que la contenance de nos vaisseaux influa sur les dispositions de l'ennemi qui n'osa faire aucun mouvement.

Au reste, le départ des flottes et l'affreux sinistre survenu aux Antilles déterminèrent une trève générale entre les deux partis.

En Europe, le même défaut d'ensemble entravait les opérations des alliés. Les Espagnols, préoccupés de la conquête de Gibraltar, rassemblaient leurs principales forces et dépensaient leurs trésors devant cette citadelle.

Pour complaire au cabinet de Madrid, qui se plaignait du manque de concours de la France, la cour de Versailles envoya de Brest et de Rochefort des vaisseaux les uns après les autres et laissa nos ports et nos convois exposés aux attaques de l'ennemi. C'est ainsi que l'amiral Gearry, croisant en juin et juillet 1780, dans le golfe de Gascogne, captura une partie de la flotte marchande des Antilles. Pour les mêmes causes et dans le même temps, les frégates *la Capricieuse*, *la Belle-Poule*

et *la Nymphe* devenaient la proie des Anglais. Ces trois frégates livrèrent des combats acharnés et accrurent, par leur noble conduite, les regrets que l'on éprouva de leur infortune et de l'imprévoyance du ministère.

La première, *la Capricieuse*, commandée par Le Breton de Rausanne, fut poursuivie et atteinte, le 5 juillet, par les frégates anglaises *la Prudente* et *la Licorne*, qui la combattirent bord à bord de chaque côté. L'action dura cinq heures consécutives; démâtée de son grand mât, dégréée, criblée de boulets, tous les officiers y compris le capitaine, plus de 100 hommes tués ou blessés, *la Capricieuse* n'amena son pavillon qu'au moment où, coulant bas d'eau, elle ne laissa à l'ennemi que quelques prisonniers et des débris de vergues et de voiles.

La Belle-Poule, en compagnie de la frégate *l'Aimable* et de la corvette *le Rossignol*, croisait sur les côtes de la Saintonge, lorsqu'elle découvrit le 16 juillet le vaisseau anglais *le Non-Such*, capitaine James Wallace. M. de Kergariou, capitaine de *la Belle-Poule*, désireux d'attirer sur lui seul les efforts de l'ennemi, prit chasse vent arrière, après avoir fait éloigner ses deux conserves (1). Ce fut en vain que pour augmenter sa vitesse

(1) *Conserve*, synonyme de compagnon.

il fit jeter à la mer les effets qui pouvaient alléger la frégate, *le Non-Such* l'atteignit vers les onze heures et demie du soir. Le combat dura plus de deux heures et demie. Au plus fort de l'action, M. de Kergariou, blessé mortellement, veut mourir sur son banc de quart, il s'évanouit. M. de la Motte Tabourel, son second, le remplace et encourage l'équipage. *La Belle-Poule* ayant tous ses canons démontés, plus de six pieds d'eau dans sa cale et ne manœuvrant plus, amena son pavillon. Les Anglais eurent beaucoup de peine à conduire la frégate en Angleterre.

La frégate *la Nymphe*, capitaine du Rumain (1), de 26 canons de 12 en batterie et de 6 sur les gaillards, croisait devant Ouessant, lorsque le 10 août elle aperçut la frégate anglaise *la Flora*, de 28 canons de 18 en batterie, avec 14 canons sur les gaillards et 4 obusiers de 18. Comme le capitaine Williams, qui la commandait, gouvernait sur lui, du Rumain fit carguer ses basses voiles pour l'attendre. Bientôt on en vint à un engagement vergue à vergue. *La Flora*, dégréée, ayant eu sa barre de gouvernail brisée, dériva sur *la Nymphe*. Avec de la prudence la frégate anglaise était prise, mais l'impé-

(1) Le même dont il a été question aux Antilles.

teux du Rumain manœuvre pour l'accoster et ordonne l'abordage. Ses officiers lui représentent le danger qu'il y aura à monter à bord d'un ennemi avant que la mousqueterie et les grenades n'aient balayé son pont; ils demandent quelques minutes. « Non, répond du Rumain, j'y monterai seul et vous donnerai l'exemple du courage que vous devriez avoir. » Justement blessés d'un propos si offensant et si peu mérité, les officiers, du Rumain en tête, s'élancent tête baissée sur les Anglais. M. du Rumain est tué, un neveu du capitaine de *la Surveillante*, du Couëdic, est écrasé entre les deux frégates. MM. de Penandreff, de Keranstret et de Taillard, parviennent, avec quelques hommes, sur le gaillard d'avant de *la Flora*; ils combattent en furieux, mais ils sont tués tous les trois. Alors, sans chefs et sans secours, cette poignée de braves dépose les armes. *La Nymphe*, ayant plus de cent hommes tués ou blessés, les trois quarts de ses officiers hors de combat, s'étant vue exposée par deux fois à sauter ou à brûler, amène son pavillon (1).

A la vérité, les alliés prenaient une revanche éclatante de ces petits revers. Un convoi, chargé de trou-

(1) Cette affaire n'est pas racontée tout-à-fait de même par un des officiers du bord; mais, d'après les renseignemens qui m'ont été donnés, je crois être plus exact.

pes et de munitions de guerre, venait d'appareiller d'Angleterre pour l'Amérique, sous l'escorte d'un vaisseau et de trois frégates. Arrivé le 9 août en vue de l'Espagne, il prolongea trop sa bordée et vint tomber au milieu de l'avant-garde de l'armée combinée, commandée par l'amiral Cordova, qui croisait sur la route que tiennent les navires destinés pour l'Amérique ou pour l'Inde : 60 transports, 2,000 personnes de tout âge, 1,600 matelots, un matériel immense, tombèrent au pouvoir des alliés. L'entrée à Cadix de ces prises causa une allégresse générale ; à Londres, le peuple fut consterné. Les ministres se virent en butte aux reproches les plus violens.

Les Espagnols, comme nous venons de le dire, se disposaient à faire une attaque générale contre Gibraltar. Après le ravitaillement de la place par Rodney, don Barcelo reprit le blocus ; Cordova, en station à Cadix, eut l'ordre de fermer le détroit aux escadres ennemies, et le général Mendoza celui d'investir la ville. Les ouvrages du camp de Saint-Roch, dont on voit les vestiges, donnent la mesure de la persévérance et des immenses travaux que les Espagnols y exécutèrent ; mais il était dit que tous les efforts de ce puissant royaume viendraient se briser contre ce funeste rocher. On eut

beau intercepter les communications de la garnison avec la mer, en vain on envoya plusieurs brûlots contre quelques navires anglais qui se trouvaient dans le port; 40 chaloupes canonnières, armées chacune d'une pièce de 26, prodiguèrent inutilement la poudre et les boulets; les Anglais tiraient peu, mais exécutaient des sorties qui détruisirent plus d'une fois les ouvrages espagnols. Cependant don Mendoza, à force de patience, était parvenu à pousser les travaux du siége jusqu'au pied du rocher; la circonvallation des travaux s'étendait de droite à gauche sur toute la longueur de l'isthme qui joint le rocher et la terre ferme. Sur sa gauche, il avait creusé un boyau de communication entre la circonvallation extérieure et les parallèles. Le général espagnol s'applaudissait de sa persévérance quand, le 27 novembre 1780, au milieu de la nuit, les Anglais, enhardis par le peu de surveillance des sentinelles espagnoles, firent une sortie vigoureuse dans laquelle ils surprirent les batteries les plus avancées du côté du rocher, enclouèrent 18 pièces de canon et 10 mortiers, détruisirent le chemin couvert, rasèrent les lignes des Espagnols et incendièrent leurs magasins.

Les assiégeans, plus furieux que découragés, remirent promptement leurs batteries en état de servir; mais

le rétablissement de la tranchée et des magasins prit beaucoup de temps, et, jusqu'à l'arrivée du duc de Crillon, ils se bornèrent à canonner et à jeter par intervalle des bombes sur Gibraltar avec leurs chaloupes canonnières, leurs bombardes et les batteries des lignes de Saint-Roch.

Ces événemens ayant ajourné toute attaque sérieuse contre la place, le comte d'Estaing fut envoyé à Cadix pour ramener l'escadre française à Brest, où elle devait se réunir aux vaisseaux que l'on équipait pour la campagne de 1781.

CHAPITRE VII.

Arrivée d'une armée française en Amérique. — Lafayette, Rochambeau, le marquis de Ternay, Destouches, Arbuthnot. — Combat naval.

Le marquis de Ternay, que nous avons laissé à Rhode-Island, y était arrivé dans le courant de l'été de 1780, avec 7 vaisseaux, 2 frégates, plusieurs corvettes et briks, et un convoi portant 6,000 hommes de troupes sous les ordres du comte de Rochambeau (1).

(1) ESCADRE DE M. DE TERNAY.

Le Duc de Bourgogne.	80 canons.	De Ternay, De Médine, capitaine,	
Le Neptune.	74	—	Destouches,

Le marquis de Lafayette avait précédé cet envoi de quelques jours, et son retour en Amérique s'effectua au moment le plus solennel de la guerre. Charlestown et la Caroline avaient succombés ; mais le courage des insurgés se raffermissait de jour en jour. Plusieurs causes amenèrent cet heureux résultat : les cruautés des soldats anglais qui, en exaspérant les populations, donnaient du cœur aux plus timides et jetaient les incertains dans les bras de l'insurrection ; l'éparpillement des forces britanniques, et surtout la présence des Français dont l'arrivée excita un véritable délire. Lorsqu'en effet la nouvelle s'en répandit en Amérique, la joie fut générale, on oublia les maux que l'on avait soufferts pour ne songer qu'au présent et à un avenir qui paraissait désormais assuré.

Les Français devinrent l'objet de l'affection et de l'empressement de tout un peuple. Chacun voulut fêter des

Le Conquérant.	74	—	De la Grandière.
L'Eveillé.	74	—	Le Gardeur de Tilly.
Le Jason.	64	—	De la Clochetterie.
La Provence.	64	—	De Lombard.
L'Ardent.	64	—	De Marigny.
Le Fantasque, flûte.			Vandoré.
La Surveillante.	26	—	De Villeneuve-Cillart.
L'Astrée.	26	—	De la Pérouse.

alliés si généreux. L'assemblée générale de Rhode-Island envoya une députation complimenter le comte de Rochambeau. Il répondit que les officiers et les soldats de son armée considéraient déjà les Américains comme leurs frères, et qu'ils étaient prêts à sacrifier leur vie pour le triomphe de la liberté américaine; il termina, ajoutant que le corps qu'il commandait n'était que l'avant-garde de l'armée que la France comptait envoyer à leur défense. Le général Washington, pour mieux cimenter l'union des deux nations, fit ajouter à la couleur noire de ses drapeaux, qui est celle de l'Amérique, le blanc, couleur distinctive de la France.

Cependant Washington n'oubliait pas, au milieu de cet enthousiasme populaire, les devoirs de sa charge. Attentif à tous les mouvemens du traître Arnold, qui désolait la Virginie, il conçut le projet de le cerner par terre et par mer. La retraite de lord Cornwallis de la Virginie lui en facilitait les moyens. Arnold, pressé par les milices provinciales, avait abandonné le plat pays et s'était retiré à Portsmouth pour y attendre les renforts qu'on lui avait promis de New-York. Le chevalier de Tilly, commandant le vaisseau *l'Éveillé* et deux frégates, s'était porté, sur les instances des États de Virginie, devant la Chesapeacke pour neutraliser les desseins

d'Arnold et protéger le commerce américain que l'ennemi interceptait. Dans cette expédition, le chevalier de Tilly s'empara du vaisseau anglais *le Romulus*, et de dix transports.

Cependant, pour remplir les vues de Washington, le chevalier Destouches, commandant les forces navales de France (1) en Amérique, embarqua à son bord quinze cents hommes et se tint prêt à partir de Rhode-Island pour la Chesapeacke. Ce chef d'escadre, combinant ses mouvemens avec le marquis de Lafayette, qui s'était dirigé vers la rivière de James et d'Élisabeth, devait jeter au cap Henry ses troupes de débarquement et empêcher, avec son escadre, les communications des Anglais avec le général transfuge.—Ce dernier, attaqué de front par Lafayette, en flanc par le détachement français, n'ayant aucune issue par mer, était contraint de se rendre.

L'accomplissement de ce plan exigeait du bonheur et une grande activité, car il fallait tromper ou devancer l'escadre anglaise mouillée à Gardner, tout proche de Rhode-Island. Le 9 mars, dans la matinée, l'escadre française appareilla avec des vents de nord-ouest et gagna le large, mais les vents devinrent le lendemain contraires et lui firent perdre une journée. La nuit

(1) Le marquis de Ternay était mort le 15 décembre 1780.

du 11 au 12, une brume épaisse dispersa l'escadre, le chevalier Destouches étant parvenu à la rallier continua sa route ; un fort vent de nord-ouest l'obligea à tenir la cape ; enfin, le 15, il découvrit la baie de la Chesapeacke et se prépara à y faire son entrée le 16.

Cependant le vice-amiral Arbuthnot, prévenu le 10 de la sortie des Français, appareillait précipitamment. Convaincu que de son activité et de son zèle dépendait le sort d'Arnold, et par suite celui de la Virginie, Arbuthnot faisait toute la diligence possible. Outre l'avantage d'avoir des vaisseaux doublés en cuivre, ce qui leur donnait une marche supérieure à celle des vaisseaux français, il avait encore celui de la position. Moins contrarié par le temps, Arbuthnot avait pu suivre la côte, en sorte que le vent de nord-ouest, qui vient de terre, lui fut plus favorable qu'au chevalier Destouches. Ces différentes causes lui permirent de devancer les Français, et, quand les deux escadres se découvrirent, elles se trouvèrent l'une par l'autre, nord et sud, celle d'Angleterre à quinze lieues au large du cap Henry (1). Le temps était brumeux, et,

(1) ESCADRE FRANÇAISE.

Tués.	Blessés.			
31	41	Le Conquérant.	74 can.	De La Grandière.
5	1	Le Jason,	64 —	De La Clochetterie.

par moment, c'était à peine si à bord de chaque division on pouvait distinguer ses propres vaisseaux d'un bout de la ligne à l'autre. Les vents se ressentaient de l'incertitude du temps, ils variaient continuellement, tantôt ouest, tantôt nord-ouest et quelquefois nord-quart-nord-ouest; il en résulta que les deux escadres furent alternativement au vent l'une de l'autre. Vers huit heures du matin, la brise se décida au nord-quart-nord-ouest et le temps s'éclaircit. Le chevalier Destouches eut déci-

19	35	L'Ardent.	64 —	Le chevalier de Marigny.
16	5	Le Duc de Bourgogne.	80 —	Le ch. Destouches, com. De Granchain, major.
4	2	Le Neptune.	74 —	Le chev. de Médine.
2	1	Le Romulus.	44 —	De la Villebrune.
1	3	L'Eveillé.	64 —	De Tilly.
1	7	La Provence.	64 —	De Lombard.

ESCADRE ANGLAISE.

Tués.	Blessés.			
15	21	Le Robust.	74 —	Cosby.
8	19	L'Europa.	64 —	Child.
7	24	Le Prudent.	64 —	Bennet.
	3	Le Royal-Oak.	74 —	Arbuthnot, vice-amiral. Swiney, capit. de pavil.
		Le London.	98 —	Thomas Graves.
		L'Adamant.	50 —	Johnstone.
		Le Bedfort.	74 —	Edmund Affleck.
		L'America.	64 —	Samuel Tompson.

dément l'avantage du vent, et jugeant qu'un combat était imminent, il s'y prépara et fit former sa ligne de bataille. Au reste, impatient d'en venir aux mains avec l'ennemi, il voulut d'abord remplir l'objet de sa mission. L'éloignement de l'ennemi de la côte de Virginie semblait assurer son dessein ; faisant virer son escadre vent devant par la contre-marche, il prit la bordée de terre. Arbuthnot prit aussitôt les mêmes amures.

Arrivé près des brisans de la côte de Virginie, le chevalier Destouches prit la bordée du large par un virement vent devant par la contre-marche. L'escadre anglaise continua sa bordée et vira à son tour. L'ennemi gagnait à vue d'œil le vent aux Français, mais l'entrée de la Chesapeake était à peu de distance ; encore un bord, et, en doublant la pointe, il opérait le débarquement de ses troupes et se donnait la facilité de combattre ou de gagner un abri sûr. Le chevalier Destouches, importuné par les prières de ses officiers, qui le pressaient d'attaquer, ne sut pas leur résister ; il fit virer vent arrière par la contre-marche, en ordonnant au chef de file de passer sous le vent de la ligne anglaise. (Position 1.)

L'amiral français s'excuse, dans sa lettre au ministre, sur ce que dans l'avant-dernier virement de bord, vent devant, la vergue du grand hunier de *l'Éveillé* et de

l'Ardent se rompirent et lui ôtèrent tout espoir de conserver l'avantage du vent.

Quoi qu'il en soit, le chevalier Destouches, en combattant sous le vent, comptait se servir plus facilement de la batterie basse de ses vaisseaux, qu'une grosse mer risquait de faire fermer, et se mettait en mesure de tirer parti des variations d'un temps à grains (1).

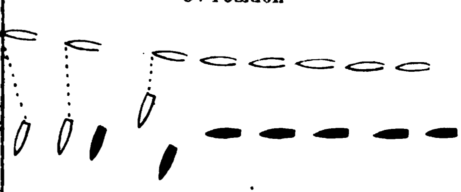
Ce mouvement ayant mis l'escadre anglaise au vent, Arbuthnot laissa arriver sur les Français qui l'attendaient en bon ordre. (Position 2.) Arbuthnot, pour engager une affaire décisive, avait ordonné à son avant-garde, une fois l'action commencée, d'arriver et de doubler, sous le vent, l'avant-garde française. Huit vaisseaux anglais, dont un à trois ponts, acquéraient ainsi une supériorité signalée sur l'escadre du chevalier Destouches, qui, pour se mesurer en nombre égal avec l'ennemi, fut contraint de mettre en ligne le faible vaisseau anglais *le Romulus*,

(1) Avec de la mer et du vent à grains, la position, sous le vent, est préférable à celle du vent, dans un combat en ligne. Les vaisseaux sous le vent ont la faculté de se servir de leur batterie basse, tandis que ceux du vent sont obligés de combattre la batterie fermée. L'escadre sous le vent peut encore profiter d'une variation de vent pour couper la ligne ennemie, comme cela est arrivé au 12 avril 1782. C'est donc mal à propos que les Anglais concluent de cette arrivée, que les Français essaient toujours de se mettre sous le vent. Cette assertion n'est pas plus fondée que beaucoup d'autres qu'ils émettent avec une légèreté inexcusable.

2e Position

CHESAP

3e Position



capturé par M. de Tilly. A deux heures de l'après-midi, les deux escadres commencèrent une canonnade très vive; peu après, on vit l'avant-garde ennemie gouverner vent arrière sur le chef de file français. (Position 3.)

Le Conquérant, *le Jason* et *l'Ardent*, vaisseaux de tête de la ligne française, exécutèrent le même mouvement et se mêlèrent aux vaisseaux anglais, qui, traversés dans leur dessein, combattirent quelque temps vent arrière.

Ces deux manœuvres, exécutées coup sur coup, dérangèrent les plans d'Arbuthnot et le mirent dans une grande perplexité. Suivre son avant-garde, c'était se mettre en position de recevoir des volées d'enfilade dans le cas présumable où la ligne française tiendrait ferme; c'était risquer des abordages partiels, si favorables à l'impétuosité française. Mais en lui ordonnant de rallier, ne l'exposait-il pas à une perte presque certaine? S'il restait à son poste, cette avant-garde était compromise. La fécondité dans les ressources amène souvent l'incertitude dans l'esprit. Arbuthnot hésitait encore, lorsque le contre-amiral Graves vint fixer son attention. Ayant aperçu un passage entre *le Romulus* et *l'Éveillé*, cet officier général, monté sur

le formidable trois-ponts, gouverne dans ce vide, la ligne française va être coupée, l'émotion est générale. Soudain *le Romulus*, de quarante-quatre canons, serre le vent et se met en travers du *London* en lui lâchant sa bordée ; le trois-ponts menace de le couler en l'abordant. M. de la Ville-Brunes est inébranlable. Graves recule devant cette périlleuse extrémité ; il vient au vent et commence son feu sur *le Romulus*. La canonnade, habilement dirigée du vaisseau français, cause des avaries importantes au *London* : sa vergue du petit hunier est brisée, son grand mât a reçu plusieurs boulets ; Graves risque de se trouver engagé au milieu de la ligne française, il serre le vent et s'éloigne.

Cependant le chevalier Destouches, qui surveillait le mouvement des deux avant-gardes, s'étant aperçu que celle d'Angleterre faisait mine de venir sur tribord, venait de se porter en avant en faisant le signal à son avant-garde de tenir le vent babord amures, et à l'arrière-garde de forcer de voiles. Cette manœuvre, habilement exécutée, fit défiler l'escadre française devant les trois vaisseaux anglais. Leur chef de file, *le Robuste*, fut le premier désemparé, il laissa porter, suivi d'une frégate anglaise. *Le Prudent* et *l'Europa* purent à peine riposter au feu de notre ligne. *Le Conquérant*, notre chef de file, écrasé

à son tour, avait laissé arriver sous le vent de sa ligne.

A l'aspect de ce mouvement forcé du *Conquérant*, le chevalier Destouches fit le signal de virer, vent arrière par la contre-marche, et de reformer l'ordre de combat babord amures, sans avoir égard aux postes ordinaires des vaisseaux. En un instant l'escadre française fut établie en bon ordre sur l'autre bord. Par opposition, l'armée anglaise se trouvait dans l'état le plus déplorable : le désordre et la confusion régnaient dans sa ligne, et son avant-garde était toujours exposée à être enlevée ou détruite. Le chevalier Destouches eut alors le dessein de faire revirer son escadre pour profiter du trouble des Anglais, dont les vaisseaux réunis en peloton se chevauchaient les uns les autres et paraissaient très maltraités. Mais les signaux du *Conquérant* et de *l'Ardent*, qui marquaient l'état de détresse où ils étaient, le détournèrent de cette généreuse inspiration qui probablement l'eût couvert de gloire. Il continua à courir sous ses huniers, en se tenant prêt à recevoir les Anglais s'ils osaient recommencer le combat. Arbuthnot ne parut nullement désireux de réengager l'action ; au contraire, tout entier à ses projets de déliver Arnold, il tint le vent et vint mouiller le 17, à Lynn-Haven, en dedans de la Chesapeacke.

Le chevalier Destouches assembla le lendemain tous les capitaines à son bord pour délibérer sur le parti à prendre; il fut résolu que les vaisseaux n'étaient pas en assez bon état pour tenir la mer; en conséquence, il fit voile pour Rhode-Island. Cette résolution, trop légèrement prise, fit perdre à l'escadre française tous les avantages du combat et causa la délivrance d'Arnold.

Au reste, cette affaire fit le plus grand honneur à l'habileté et à la bravoure des Français. Malgré sa supériorité, Arbuthnot manœuvra en vaincu, et la nation anglaise le comprit si bien, qu'à son arrivée à New-York il fut insulté par le peuple et rappelé bientôt après par sa cour.

La défilade de l'escadre française sur la tête de l'armée britannique fut bien conçue, mais Destouches s'arrêta au milieu de son triomphe. Les signaux de détresse du *Conquérant* et de *l'Ardent* n'étaient pas une raison suffisante pour l'empêcher de tomber sur des ennemis incapables de se défendre. Il était privé de deux vaisseaux, mais l'ennemi en avait trois de désemparés; *le London*, lui-même, se trouvait dans le plus déplorable état; enfin sa position, sous le vent, lui donnait un avantage de plus sur l'ennemi. Dans de telles circonstances, ce sont moins ses propres avaries que celles de

son adversaire, qu'un chef doit avoir devant les yeux en continuant ou en recommençant le combat. Deux ou trois vaisseaux, vers la fin d'un engagement, peuvent rétablir le combat et reconquérir la journée. S'il est admis en principe que ce n'est qu'en poussant vigoureusement un premier succès, quelque peu important qu'il puisse être, qu'on en obtiendra de plus grands, ce n'est de même que par l'énergie la plus soutenue qu'on arrêtera l'ennemi dans un premier avantage et qu'on lui arrachera la victoire (1).

Dans ce combat, M. de Ville-Brunes donna un bel exemple à suivre à tout officier jaloux de la gloire de nos armes.

Le renfort amené par Arbuthnot permit à Arnold de reprendre l'offensive. Ses troupes, encore irritées des dangers qu'elles avaient courus, portèrent la dévasta-

(1) En thèse générale, les signaux d'avaries ou de détresse, pendant le combat, devraient être aussi rares que possible; ils peuvent décourager l'armée et faciliter la faiblesse de quelques capitaines sous l'influence de la fatigue d'un combat long et sanglant. On ne peut nier que bon nombre de ces signaux, justifiables ou non, ont paralysé, en maintes circonstances, les inspirations les plus énergiques des chefs. N'oublions pas que les premiers succès sont les plus difficiles à obtenir, et que presque toujours les derniers avantages sont le prix de peu d'efforts. La valeur opiniâtre, dans les circonstances ordinaires, est assurée de vaincre.

tion sous leurs pas; Westower, Osborn's, Manchester et Warwick furent livrés au pillage. Ces excès, que la haine la plus légitime ne peut faire excuser, rendirent aux Virginiens le joug de leurs oppresseurs plus odieux, et les disposèrent aux efforts les plus généreux.

Lord Cornwalis avait effectué sa réunion avec Arnold dans le village de Pétersbourg. Il semblait que l'intérêt de l'Angleterre demandait la simultanéité des opérations des deux généraux; mais soit répugnance pour le caractère du général transfuge, soit la crainte de quelques surprises sur les villes riveraines, lord Cornwalis, d'ailleurs en forces très supérieures au marquis de Lafayette, détacha de son armée Arnold et l'envoya renforcer la garnison de New-York. Avec sept mille hommes d'élite, le généralissime anglais poursuivit le cours de ses succès. Maîtres de Portsmouth, à l'embouchure de la rivière Élisabeth, gardant les issues de toutes les rivières navigables, les Anglais partaient de ce poste avec de fortes chaloupes armées pour intercepter, détruire le commerce ennemi, et pour fournir à l'armée de lord Cornwalis des provisions en abondance. Lafayette, dans l'impossibilité de s'emparer de ces points importans, s'était retiré dans la partie nord de la rivière Ja-

mes, pour assurer les communications des troupes américaines avec Philadelphie. Lord Cornwalis l'y suivit. Pendant ce temps Washington manœuvrait pour s'approcher de New-York, et les généraux américains Wayne et Green se portaient sur la rive méridionale de la rivière James; tout annonçait un prompt dénoûment.

CHAPITRE VIII.

Orgueil de l'Angleterre. — Neutralité armée. — La Hollande se réunit à la France. — Impuissance de la marine hollandaise. — Le comte de Grasse. — Hood. — Combat naval.

L'Angleterre, inquiète des commencemens de la guerre, et de la disposition des puissances maritimes du nord de l'Europe, voulut entraîner la Hollande dans sa querelle, en lui demandant les secours stipulés par les traités. Les états-généraux répondirent que ces traités étaient purement défensifs et nullement offensifs, et qu'en raison de l'état de leurs affaires, ils comptaient garder une exacte neutralité. Les Anglais, irrités d'une réponse qu'ils n'avaient pas coutume d'en-

tendre, ordonnèrent la saisie des navires hollandais, particulièrement de ceux qui étaient chargés pour la France. La Hollande protesta contre cette violation du droit des gens ; elle invoqua le traité de commerce de 1674, passé entre les deux États, par lequel il était convenu que, dans le cas où l'un d'entre eux aurait une guerre maritime à soutenir, l'autre pourrait librement porter à la puissance ennemie toute espèce de munitions navales, bois, chanvre, mâts, tous objets désignés par leur nom dans le traité, qui n'excluait que les munitions de guerre, telles que poudre, salpêtre, canons, etc. L'Angleterre, qui avait profité de l'avantage du traité pendant la guerre de la Hollande et de la France, s'obstina à ne pas permettre aux Hollandais d'en profiter à leur tour, alors qu'elle se trouvait engagée dans une guerre contre les Français. En vain les états-généraux invoquèrent-ils la réciprocité, en vain se récrièrent-ils contre la mauvaise foi d'une semblable conduite, l'Angleterre fut sourde à toute représentation, et leur déclara que le traité de 1674 devait être considéré comme non avenu.

Ces injonctions despotiques, en présence d'une guerre formidable, s'expliquent par les dispositions que le cabinet de Saint-James prêtait au stathouder. Les états-généraux, sur la demande des principales

villes de commerce, résolurent d'assurer la liberté de leur navigation et le respect dû au pavillon hollandais. Le stathouder, amiral-général de la flotte, fut convié à prendre les mesures nécessaires pour résister à de pareilles exigences. Guillaume V sembla vouloir obéir, mais il mit dans l'équipement des escadres tant d'hésitation et de mauvaise volonté, et les vaisseaux qu'on arma se trouvèrent en si mauvais état, que le commerce des États eut tout le temps de faire des pertes énormes, et, lorsqu'enfin les convois sortirent des ports, les Anglais, instruits par leurs partisans, se trouvèrent à point nommé pour s'emparer des convoyés et des convoyans. D'autres entreprises ne réussirent pas mieux, et la marine hollandaise paraissait vouée, par une haute influence, à devenir la proie des Anglais. Malgré l'extrême prudence du stathouder, son intelligence criminelle avec la cour de Londres fut bientôt découverte et excita, dans la nation entière, un mouvement de juste indignation. Amsterdam se fit remarquer par son énergie, et on ne peut prévoir jusqu'où les choses auraient été si un événement inattendu n'était venu suspendre la querelle qui s'engageait et rendre aux Hollandais quelques espérances du rétablissement de leur commerce.

L'Angleterre ne s'était pas contentée de prohiber les marchandises hollandaises, celles des autres nations avaient également souffert plusieurs confiscations. Des navires suédois entre autres, chargés pour la France, furent arrêtés et conduits à Portsmouth; la Suède ne put supporter plus long-temps l'offense faite à son pavillon et au droit européen; elle arma aussitôt une escadre, et faisant savoir à la cour de Saint-Pétersbourg les motifs de son armement, elle proposait une union pour faire respecter les droits des neutres.

La cour de Russie, offensée elle-même de quelques confiscations dont son commerce avait été la victime, accueillit favorablement la proposition. Le Danemark, invité à faire partie de ce nouveau pacte, s'empressa d'y adhérer. Le 28 mars 1780, les trois puissances du Nord signèrent un traité connu sous le nom de Neutralité armée. C'était un événement extraordinaire en politique. L'histoire nous montre des princes se liguant ensemble pour conquérir des provinces, ou pour mettre un frein à l'ambition d'un conquérant; mais un pareil ordre de choses ne s'était pas encore présenté, et il fallait que le despotisme britannique fût devenu bien lourd et bien odieux pour qu'on vît trois nations s'armer de concert, dans le but de protéger leur commerce tout en gardant

une stricte neutralité. Rien n'était plus utile à la Hollande, dans la circonstance critique où elle se trouvait, que de s'unir aux nations maritimes du Nord qui venaient d'en faire la proposition aux Etats. Guillaume V, en dépit de ses répugnances, accéda à la neutralité armée. Il était naturel de penser que cette nouvelle situation offrirait à la Hollande une garantie inespérée contre l'ambition jalouse de la Grande-Bretagne; mais le ministère anglais raisonna différemment. Comptant sur la trahison du stathouder, et par suite sur l'impuissance de la marine hollandaise, et ne voulant pas à tout prix que les négocians de cette nation eussent le monopole de l'important commerce de la Baltique; en même temps désireux de ne pas blesser les nations confédérées, le cabinet de Saint-James ne vit d'autre parti à prendre que celui d'une guerre ouverte avec la Hollande. Aussitôt, sans déclaration de guerre, et par une perfidie, dont Fox releva toute la honte, l'Angleterre surprit les vaisseaux hollandais et enleva aux Indes-Occidentales les îles de Saba, Saint-Martin et Saint-Eustache. Cent soixante navires richement chargés, un trésor immense trouvé à Saint-Eustache, furent le prix de cet acte de piraterie. Les Hollandais s'empressèrent d'armer, mais le stathouder avertit la

cour de Saint-James, retint l'escadre dans les ports et fit échouer le plan des alliés. La Hollande, dans l'impossibilité de se défendre, sollicita l'appui de la France.

Les résultats de la guerre ne répondaient pas aux moyens mis en œuvre par les alliés, et ne donnaient encore aucune indemnité pour les énormes dépenses qu'ils occasionnaient. Necker, ministre des finances, avait besoin de la victoire pour raffermir la confiance des capitalistes. Il attribuait au caractère indécis du ministre de la marine Sartine, le peu de vigueur de nos opérations. Les officiers de marine contribuaient à accréditer l'opinion de Necker, en se plaignant d'avoir été souvent arrêtés dans leurs succès par des instructions timides et ambiguës. On accordait à M. de Sartine le talent de l'organisation et le mérite d'avoir créé de puissantes flottes; mais on contestait ses connaissances dans l'art de les diriger. En voulant trop ménager le matériel, il avait fait manquer des victoires décisives. Le prince de Montbarey, ministre de la guerre, n'était pas non plus épargné. Les troupes françaises avaient fait peu de progrès dans l'instruction militaire; elles allaient avoir de grandes expéditions à entreprendre en Amérique et en Europe, et M. de Montbarey ne

paraissait pas propre à leur donner une impulsion énergique. Necker résolut d'éloigner ces deux ministres. La cour et l'opinion vinrent à son aide. MM. de Castries et de Ségur, deux hommes recommandables par leur courage et leur loyauté, furent nommés, le premier ministre de la marine, le second ministre de la guerre. Sous leur direction, les hostilités prirent un développement extraordinaire. En Amérique, les troupes françaises et américaines n'avaient pu encore entreprendre d'expédition importante. Cette inaction était due à l'insuffisance des forces navales de la France, et à la supériorité de celles d'Angleterre qui, maîtresses de la mer, gênaient les communications et arrêtaient les plans des alliés. La Géorgie, la presque totalité de la Caroline du Sud, l'état de New-York étaient occupés par les Anglais qui menaçaient la Virginie.

Aux Antilles, les malheurs survenus aux escadres françaises et espagnoles, le départ pour l'Europe de l'armée du comte de Guichen, laissaient la mer libre aux ennemis, qui en profitaient pour dévaster et ruiner les colonies hollandaises. En Europe, les alliés déployaient de grandes forces, mais sans résultat sérieux. Tel était l'état des choses quand le nouveau ministère prit en main la direction des affaires.

Les projets d'opérations navales pour l'année 1781 étaient formidables. Le siècle de Louis XIV n'en avait pas vu de plus grands. Le ministère français excitait la Hollande à tirer une vengeance éclatante des humiliations et des pertes que l'Angleterre venait de lui faire essuyer ; il pressait l'Espagne d'user, avec plus d'intelligence, de ses forces maritimes. Déjà une armée nombreuse menaçait la Floride : quelques corps détachés de ces troupes, s'unissant au vaste armement que l'on destinait pour les Antilles, assuraient la conquête des îles anglaises, celle surtout de la Jamaïque, promise à l'Espagne comme garantie de son alliance. Après ce premier succès, et avant que la saison ne fût trop avancée, la flotte se portait sur les côtes d'Amérique, pour opérer de concert avec le comte de Rochambeau et Washington. Une escadre détachée de la grande armée se dirigeait sur l'Inde, mettait à couvert le cap de Bonne-Espérance et ralliait la division du comte Dorves, trop faible pour résister à la flotte britannique. Pour complaire à l'Espagne, et en même temps chasser les Anglais de la Méditerranée, la conquête de Gibraltar et de Minorque fut résolue. Enfin, pour porter au comble la terreur de l'Angleterre, la grande armée navale de France et d'Espagne devait encore une fois se porter sur les côtes britanniques. On avait

lieu d'espérer que les tempêtes et les maladies épargneraient cette fois les alliés. Les camps de Normandie et de Picardie étaient prêts; au premier bruit d'une victoire navale, plus de quarante mille hommes s'embarquaient. L'union des deux couronnes rendait réalisables les projets les plus gigantesques et permettait de faire plus encore. Il s'agissait d'attaquer sérieusement l'Inde anglaise. Les Anglais, depuis le traité de 1763, s'étaient emparés du Bengale, avaient pour tributaires six rahjats, et tenaient dans une sorte de dépendance le grand Mogol. Aïder-Aly, homme de génie, usurpateur de Maïssour, fondateur d'un empire dans l'Indostan, combattait souvent avec avantage toutes les forces britanniques de l'Inde. En 1769, il avait obligé la compagnie anglaise à faire une paix humiliante. L'Inde entière avait une horreur profonde pour ces marchands de Londres, dont les exactions, l'égoïsme et la barbarie changeaient le pays en désert et détruisaient des millions d'hommes. A l'époque dont nous parlons, une ligue s'était formée entre Aïder, les Mahrattes et le souverain du Décan. Elle n'attendait plus que le concours de la France pour éclater; mais l'inspiration des grandes choses manquait au cabinet de Versailles; on promit des secours et on ne tint pas parole. Les Anglais en profitèrent; ils prirent Pondichéry, firent

d'autres conquêtes et portèrent partout de nombreux renforts. Les Mahrattes et le Décan restèrent immobiles; Aïder, après de beaux faits d'armes, fut vaincu. Les Anglais tournèrent leurs efforts contre Hizapot-Nan et Trinquemalé, appartenant aux Hollandais. Ce fut alors que le nouveau ministère conçut le dessein d'envoyer une escadre et des troupes dans l'Inde. Vingt vaisseaux et dix mille hommes aux ordres d'un chef comme Suffren, ayant pour auxiliaire Aïder-Aly, renversaient de fond en comble la puissance anglaise dans ces contrées; on envoya une faible division qui se couvrit de gloire, mais qui ne put changer la face des choses.

Les Anglais, attentifs à tous ces armemens, redoublèrent d'activité. Une escadre et plusieurs régimens partirent pour l'Amérique. Les dernières victoires des troupes britanniques sur les insurgés leur faisaient penser qu'avec ces puissans secours ils neutraliseraient l'effet produit par la jonction des Français et des Américains, et même qu'ils pourraient obtenir de nouveaux avantages. Partout, en Angleterre, on annonçait hautement la fin de la guerre. Les préparatifs, de part et d'autre, étaient immenses; l'Europe s'attendait aux plus grands événemens.

Les Anglais mirent les premiers en mer une flotte con-

sidérable. Elle partit le 13 mars de Portsmouth, escortant un immense convoi de vivres, de munitions de guerre et de troupes. Au large et en dehors des croisières franco-espagnoles, cette flotte se fractionna en deux parties : la première, sous le commandement du général en chef comte d'Arby, et forte de vingt-huit vaisseaux, cingla sur Gibraltar pour en faire le ravitaillement; la seconde, aux ordres du commodore Johnstone, et composée de cinq vaisseaux, quelques frégates et beaucoup de transports, se dirigea sur le cap de Bonne-Espérance, dont elle comptait s'emparer. Les alliés n'étaient pas encore réunis. Cordova, commandant en chef de l'armée espagnole, sortit, avec trente vaisseaux, de Cadix, et vint se mettre sur la route présumée de la flotte anglaise. On s'attendait à une bataille; des ordres secrets firent rentrer Cordova dans le port et permirent au comte d'Arby de ravitailler la place.

La cour de Madrid ne compta pas assez sur la bravoure de sa flotte et trop peut-être sur les secours de la France. Cette dernière puissance, qui supposait à Cordova le désir et les moyens de faire tête aux Anglais, et qui d'ailleurs avait à cœur de poursuivre ses desseins dans les Antilles, sur le continent américain et aux Indes-Orientales, ne voulut pas diriger uniquement ses prin-

cipales forces sur une place qui n'avait d'utilité réelle que pour l'Espagne. Cette conduite, conforme à une saine politique, fut mal interprétée en Espagne et ranima la mésintelligence entre les deux peuples.

Le 22 mars, le comte de Grasse, nommé au commandement de la flotte de Brest, partit pour les Antilles. La division du bailli de Suffren, consistant en cinq vaisseaux, trois frégates et un corps de troupes, marchait de conserve avec lui. Arrivé en vue de Madère, le bailli de Suffren (1) se détacha du gros de l'armée pour prendre la route du cap de Bonne-Espérance. L'armée française parcourut une mer que la flotte britannique avait traversée quelques jours auparavant.

Pendant que le comte de Grasse faisait voile pour les Antilles, Rodney, que nous avons laissé en Amérique, n'avait pas tardé à revenir sur ses pas. Reconnaissant son erreur, il revint à Sainte-Lucie, et, seul alors dans ces mers, il s'empressa d'en profiter. Sachant le peu de troupes françaises renfermées dans l'île Saint-Vincent, il en fit l'attaque avec quatre mille hommes d'élite. Sept cents soldats lui enlevèrent, par leur opiniâtre résis-

(1) Suffren n'était alors que commandeur; mais ceci importe peu à l'histoire : je lui donne le titre sous lequel il est universellement connu.

tance, l'espoir qu'il avait conçu de s'en rendre maître. Informé, vers cette époque, des différends de l'Angleterre avec la Hollande, il prit, comme nous l'avons dit, les îles Saint-Eustache, Saint-Martin, appartenant à cette dernière puissance, et commit, avec le général Vaughan, des atrocités et des exactions qui souillèrent le nom anglais. Trente navires, chargés des dépouilles des négocians hollandais, furent expédiés pour l'Europe sous l'escorte de quatre vaisseaux. A la hauteur des Sorlingues, le convoi fut rencontré par la division de La Motte-Piquet, qui l'enleva, hormis trois navires; on estima à plus de dix millions de notre monnaie la valeur de ces prises.

Cependant le comte de Grasse venait d'arriver aux Antilles, après trente-six jours de traversée. Rodney, occupé à Saint-Eustache, de la vente des effets capturés, fut promptement averti de l'approche de l'amiral français. Il lui importait d'empêcher la jonction des vingt vaisseaux du comte de Grasse avec l'escadre mouillée à la Martinique; en conséquence, il envoya les vice-amiraux Hood et Drake croiser avec dix-sept vaisseaux, devant l'entrée du Fort-Royal. Quant à lui, appelant à Saint-Eustache la division d'Hyde-Parker, il se tint prêt à tout événement, ou plutôt il oublia les intérêts de sa patrie dans les détails honteux de sa fortune privée.

Hood, marin d'expérience, ne suivit qu'à regret les instructions de son amiral ; il pensait qu'avec les vents de sud-est qui régnaient, la flotte anglaise, en croisant devant le Fort-Royal, s'exposait à tomber sous le vent et à manquer l'armée française ; tandis qu'en se tenant à la pointe des Salines, il paraît à cet inconvénient.

Le 28 au soir, le comte de Grasse parut en vue de la Martinique, faisant longer la terre à son convoi. Hood se trouvait sous le vent ; formant son ordre de bataille, il força de voiles pour approcher les Français. En ce moment la nuit survint.

Le lendemain au jour, cinq vaisseaux mouillés au Fort-Royal rallièrent la flotte française. Hood ne s'obstina pas moins à vouloir se mettre entre elle et le port ; un vaisseau de soixante-quatorze, qui le joignit, et l'erreur où il était qu'une partie de nos vaisseaux étaient armés en flûte, augmentaient son désir d'engager le combat. Le comte de Grasse, confiant dans sa force, tout occupé de son convoi, semblait peu soucieux des manœuvres de son adversaire. Cependant quand les Anglais se furent assez approchés des Français, ceux-ci ouvrirent leur feu en laissant porter sur le corps de bataille ennemi. Hood, revenu de son erreur, arriva grand largue et se tint en bon ordre à distance

des Français ; il le pouvait facilement. Ses vaisseaux, doublés en cuivre, étaient d'une marche supérieure aux nôtres, et la lenteur des manœuvres de l'arrière-garde française ne put que lui assurer cet avantage. On se canonna sous l'allure vent largue pendant plusieurs heures ; les ennemis essuyèrent des dommages considé rables ; quatre de leurs vaisseaux, *le Russel, le Torbay, le Centaure* et *l'Intrépide* furent désemparés ; les deux derniers coururent risque de couler. Le comte de Grasse les poursuivit deux jours et revint à la Martinique. Hood gagna le mouillage d'Antigoa (1).

(1) Quelques historiens anglais, aveuglés par un esprit de nationalité absurde, se sont autorisés du rapport mensonger de l'amiral Hood pour déverser sur le comte de Grasse et la marine française le blâme le plus injuste. Le dernier paragraphe de la relation officielle de Hood suffira pour convaincre de la fausseté de ses prétentions : « A midi 25 mi- « nutes, dit-il, le vent étant venu bon frais au sud-est, je fis le si- » gnal de chasse générale au vent, ayant dessein de gagner le vent à » l'ennemi. J'y aurais certainement réussi si la brise avait continué ; mais » le vent tomba à quatre heures, ce qui m'ôta la faculté de pouvoir ob- » tenir le dessus du vent de l'ennemi. C'est pourquoi je fis signal de » mettre en ordre de bataille, ayant eu avis que l'*Intrépide* et le *Cen-* » *taure* avaient reçu l'un et l'autre tant de boulets à fleur d'eau et fai- » saient une telle quantité d'eau, qu'on avait peine à les empêcher de cou- » ler, outre que les bas-mâts de ce dernier étaient criblés de boulets. » Je pensai qu'il était imprudent de m'aventurer plus long-temps à vou- » loir défier l'ennemi au combat ; c'est pourquoi, jugeant qu'il était de

Le séjour du comte de Grasse au Fort-Royal ne fut pas de longue durée. Décidé à profiter de la belle saison, il concerta, avec le marquis de Bouillé, la prise de Tabago. En même temps, pour détourner l'attention de l'ennemi mouillé à Saint-Christophe et à Antigoa, le comte de Grasse débarqua le 8 mai au gros Ilet (Sainte-Lucie), le marquis de Bouillé, avec douze cents hommes. A l'espoir de surprendre le quarante-sixième régiment anglais qui y tenait garnison, se joignait le dessein de faire de ce poste un point inexpugnable, qui eût bravé tous les efforts de l'ennemi et l'eût privé d'un mouillage excellent d'où il surveillait les mouvemens des Français à la Martinique.

Malheureusement comme le temps matériel manquait pour élever d'imposantes fortifications, M. de Bouillé se réembarqua, emmenant une centaine de prisonniers. Le comte de Grasse, qui, pendant cette descente, avait expédié pour l'île de Tabago M. d'Albert de Rions et M. de Blanchelande, l'un commandant une division de vais-

» mon devoir le plus indispensable d'arriver, j'en fis le signal à huit » heures. »

Ceci s'accorde peu avec l'assertion de cet amiral, qui prétend que notre escadre ne sut jamais se résoudre à attaquer; c'est une forfanterie anglaise entre mille que les faits démentent complètement.

seaux, l'autre les troupes destinées à la descente, revint mouiller le 15 mai à la Martinique. Mais le 25, informé que l'escadre anglaise se rendait à la Barbade, il appareilla de nouveau et se dirigea sur Tabago.

Rodney à la Barbade apprit les dangers que courait cette île importante. En volant, avec toutes ses forces, au secours de la garnison, l'île était délivrée. Il se contenta d'y envoyer six cents hommes et six vaisseaux sous les ordres de Drake, Celui-ci reconnut Tabago en même temps que les Français; mais effrayé de leur supériorité, il se replia sur la Barbade. Un détachement de la flotte française le poursuivit sans l'atteindre.

M. de Blanchelande avait effectué la descente le 24. Deux batteries, qui y avaient mis opposition, furent détruites en peu de temps par les vaisseaux *le Pluton*, *l'Experiment* et la frégate *l'Alerte*. Ensuite le détachement français marcha sur la petite ville de Scarborough dont il s'empara. Il attendit, dans ce poste, l'arrivée du comte de Grasse et du marquis de Bouillé; celui-ci fit son débarquement à Courlande le 31 mai au soir avec trois mille soldats. S'étant réuni au premier détachement, il se rendit maître successivement des diverses hauteurs qui dominent le morne Concord. Les Anglais prirent le parti de se réfugier dans les montagnes inaccessibles du

centre de l'île. Pour les détourner de ce projet, qui pouvait ajourner indéfiniment la reddition de l'île, le marquis de Bouillé somma le gouverneur de se constituer prisonnier, sous peine de voir les habitations livrées au pillage. Ces menaces, suivies d'un commencement d'exécution, épouvantèrent les habitans; à leur tour, ils sommèrent le gouverneur de renoncer à tout projet d'une résistance impossible, puisque Rodney les abandonnait. Le gouverneur rendit l'île le 2 juin 1781.

CHAPITRE IX.

Arrivée de Rodney. — Son humiliation. — Escadre du comte de Grasse. — Ressources que les alliés trouvent dans Tabago. — Dépêches importantes que reçoit le comte de Grasse. — Guerre d'Amérique. — Washington et Rochambeau peuvent agir librement. — Combat naval. — Consternation des Anglais. — Reddition de York-Town. — Capitulation de lord Cornwallis. — Enthousiasme des Américains. — Emblèmes de la France et des Etats-Unis.

Le pavillon français était à peine planté sur les forts de l'île que Rodney parut. Drake, de retour de la Barbade, lui avait fait partager toutes ses craintes sur le sort de cette colonie ; aussi, quelle ne fut pas son humiliation, à l'aspect de notre armée et du pavillon français flottant sur tous les édifices ! Dans sa rage impuissante, il accusait ses propres officiers, il s'accusait lui-même. Tantôt il comptait se laver de sa honte en battant son heu-

reux adversaire; tantôt il délibérait s'il n'était pas plus convenable de retourner sur ses pas et d'ajourner le soin de sa vengeance à des temps plus favorables. Ce fut dans cette situation d'esprit qu'il aperçut l'escadre française qui venait à sa rencontre. Les deux armées s'observèrent toute la journée du 5 juin. L'amiral Rodney avait le vent, il lui était facile de combattre un ennemi qui ne demandait pas mieux; mais, à l'étonnement de ses officiers et des Français, il s'éloigna durant la nuit, laissant le comte de Grasse en pleine possession de sa nouvelle conquête. Tabago offrit aux alliés d'importantes ressources; outre la fertilité de son sol, elle servit à établir une communication facile entre les îles françaises et le continent espagnol pour le commerce des bestiaux dont les premières étaient dépourvues; elle priva les corsaires anglais d'une retraite, également précieuse aux colons de la Trinité, de l'Orénoque et du Comana.

La saison avançait. Le comte de Grasse, après avoir approvisionné Tabago, se dirigea sur la Grenade, la Guadeloupe et la Martinique; puis ayant rassemblé un convoi destiné pour Saint-Domingue, il l'escorta jusqu'au Cap-Français, où il mouilla le 26 juillet avec toute son armée. Là, des nouvelles de la plus haute importance lui furent apportées d'Amérique par la frégate *la Concorde*. Le

comte de Grasse, quelques mois auparavant, avait annoncé au comte de Rochambeau que, selon les probabilités, il se porterait vers l'automne sur les côtes d'Amérique. Ignorant l'état des forces du chevalier Destouches, il priait les généraux français de l'instruire le plus tôt possible de leur situation respective, de leurs projets, et de lui envoyer des pilotes, pour qu'au moment de son arrivée il pût opérer avec succès, tant par la surprise de son apparition que par la force de ses armes. *La Concorde*, en effet, lui apportait de Rhode-Island vingt-cinq pilotes américains et la réponse à ses premières dépêches. Après l'énumération pathétique de tous les maux que souffraient les provinces insurgées, particulièrement celles du Sud, les généraux alliés lui proposaient de prendre l'offensive sur deux points : la baie de la Chesapeake ou New-York. Dans l'un ou l'autre cas, la réussite du plan qu'il adopterait et qu'on laissait à sa convenance, dépendrait de sa supériorité maritime, d'un renfort de cinq à six mille hommes de troupes, et de la quantité de munitions de guerre et de bouche qu'il apporterait. Ils lui exposaient le besoin qu'ils avaient d'une somme de 1,200,000 fr. pour l'entretien et le paiement des troupes ; enfin, en lui annonçant la réunion prochaine des troupes alliées sur les

bords de l'Hudson, les généraux demandaient une prompte réponse, afin de faire leurs dispositions par terre et par mer. Le comte de Grasse se trouvait dans une de ces circonstances solennelles qui illustrent ou perdent un chef d'armée. Ses instructions, du 7 mars 1781, lui ordonnaient de détacher, une fois ses opérations terminées aux Antilles, neuf vaisseaux de sa flotte pour servir d'escorte à deux convois qui se rendaient en France; de se porter, avec le reste de sa flotte, dans les parages de Rhode-Island, pour intercepter, soit des convois ennemis, soit l'escadre d'Arbuthnot; et, après s'être réuni à l'escadre du chevalier Destouches, de se concerter avec les généraux alliés sur les opérations que la saison et les circonstances permettraient d'entreprendre. Comme ses instructions lui donnaient une certaine latitude, pourvu qu'il rendît compte exactement de ses projets, il prit le parti de se rendre, avec toutes ses forces, à l'invitation des alliés. Des difficultés sans nombre l'attendaient. Il fallait obtenir les 1,200,000 fr., et les négocians français de Saint-Domingue ne voulurent pas s'engager, quoique le comte de Grasse, M. de Charitte et quelques autres officiers, offrissent leurs biens en garantie. Pour embarquer cinq à six mille hommes, il fallait enlever la plus grande partie de la garnison de

Saint-Domingue, et M. de Lillancourt, son gouverneur, s'y refusait obstinément. Il fallait enfin réunir au Cap avec le plus grand mystère, toutes les forces navales de la France aux Antilles, ainsi que les approvisionnemens de vivres et de munitions que demandaient les Américains. A force d'activité et de zèle, le comte de Grasse remédia à tout. Sur sa prière, don Solano, en résidence à la Havane, se chargea de lui procurer la somme dont il avait besoin. En allié loyal et généreux, il répondit de tout et s'offrit de protéger Saint-Domingue contre les entreprises de l'ennemi. A cette condition, M. de Lillancourt consentit à l'embarquement de trois mille quatre cents hommes de troupes.

Ces obstacles levés, le comte de Grasse expédia le 28 juillet, à Rhode-Island, la frégate *la Concorde* pour annoncer son arrivée aux généraux alliés et le lieu de son attérage. Mais il n'avait pas vaincu toutes les difficultés. Deux routes conduisaient devant la baie de la Chesapeake : les Caïques ou le canal de Crook en passant à la hauteur des Bermudes. Cette dernière route, très fréquentée par les navires en retour des Antilles, de la Floride et de la Géorgie, révélait ses plans à l'ennemi, et du secret de sa marche dépendait la réussite de l'expédition. De Saint-Domingue, coupant au

travers des périls du fameux canal de Bahama, jusqu'alors inconnu aux grandes flottes françaises (1), le comte de Grasse, après avoir rallié la frégate *l'Aigrette*, venant de la Havane avec les 1,200,000 francs, accélère sa navigation et arrive en vue de la Géorgie. A peine s'arrête-t-il une heure pour prendre des renseignemens; il prolonge les deux Carolines et mouille, le 30 juillet, dans la baie de la Chesapeake à Linn-Haven.

Son arrivée en Amérique excita la plus vive satisfaction et changea la face des événemens. Washington et Rochambeau, désormais libres dans leurs opérations, manœuvrèrent pour enfermer l'armée ennemie dans les positions resserrées d'York-Town et de Gloucester, et faire subir le sort de Burgoyne à lord Cornwallis, le plus actif, le plus habile des généraux anglais.

Lord Cornwallis, après des succès de peu d'importance, venait de rencontrer des obstacles sérieux qui arrêtèrent sa marche dans la province de Virginie. Harcelé par le marquis de Lafayette, il fut, peu après, forcé de rétrograder vers la mer par la jonction des généraux

(1) M. de Pointis y était déjà passé, mais avec une petite escadre. Du temps de l'expédition du comte de Grasse, ce passage était encore peu connu.

Wayne et Green. York-Town, bâtie sur la presqu'île étroite formée par les rivières James et York dans la baie de la Chesapeake, devint, par ses soins, un poste essentiel; tant qu'il serait maître de la mer, Arbuthnot lui fournissait des approvisionnemens de toute espèce, et pouvait, au besoin, le transporter sur un autre point avec son armée. L'habileté des généraux alliés et l'intervention du comte de Grasse, amenèrent un des plus glorieux résultats qui aient illustré les annales d'un peuple.

Le général anglais Clinton défendait New-York; trompé par les fausses manœuvres de Washington et de Rochambeau, confirmé dans son erreur par une lettre du général américain, écrite à dessein, et qu'il venait d'intercepter, Clinton crut qu'il allait être attaqué. Il appelle près de lui l'escadre d'Arbuthnot. Le comte de Grasse, par un mouvement habile, exécuté sur New-York, augmente sa confiance; mais la flotte française change de route le 28 août et revient à Linn-Haven. Le comte de Grasse stationne plusieurs vaisseaux et frégates à l'embouchure des rivières James et d'York pour en former le blocus; le vaisseau *l'Experiment* et *l'Andromaque* remontent la rivière James afin de protéger le débarquement des troupes aux ordres du marquis de Saint-

Simon. Le comte de Grasse envoie un de ses aides-de-camp à Baltimore pour informer le congrès de la présence de l'armée navale de France; en même temps, le comte de Barras, qui venait de succéder au chevalier Destouches, instruit des événemens, partait de Rhode-Island emmenant l'artillerie nécessaire à un siége.

Washington et Rochambeau, terminant une marche de près de trois cents lieues, arrivaient à la même heure à Baltimore, à l'extrémité de la baie où les attendait l'aide-de-camp du comte de Grasse, mouillé seulement depuis une heure. L'histoire n'offre peut-être pas d'exemple d'un concours si extraordinaire d'heureuses circonstances. Les alliés au reste s'en montrèrent dignes : les chaloupes commencèrent aussitôt l'évacuation de l'armée combinée sur Williamsbourg, non loin d'York-Town.

Tandis que la gloire des armées anglaises allait être profondément humiliée, que faisait Rodney aux Antilles? il oubliait sa patrie dans un lâche repos, quand tout-à-coup le bruit du départ du comte de Grasse vint frapper ses oreilles. Bientôt il n'en peut plus douter: que faire alors? voler avec toutes ses forces sur les pas des Français, les combattre, anéantir leurs projets, voilà ce qu'eût fait Rodney au temps de sa gloire; mais

une maladie lente a énervé ce corps naguère si actif. Il hésite, et finit par prendre le mauvais parti, tant il est vrai que souvent les plus belles conceptions du génie viennent plutôt de l'inspiration que du conseil. Un convoi espagnol est parti pour l'Europe; Rodney suppose que de Grasse aura détaché plusieursvaisseaux pour l'escorter jusqu'aux ports d'Espagne. En conséquence, il donne quatorze vaisseaux au vice-amiral Hood et l'envoie à la poursuite de l'armée française; lui, comme s'il se souciait peu des événemens qui allaient décider du sort de tout un peuple, il part pour l'Europe, emmenant une flotte marchande. Sans cette circonstance, l'émancipation américaine serait, peut-être, encore à accomplir.

Cependant Hood précipite sa marche vers les Amériques où il sait que sont lesFrançais. Il découvre la terre de la Caroline, s'informe de l'ennemi et des siens; on lui apprend l'arrivée du comte de Grasse et les projets des alliés qui ne sont déjà plus un mystère. Quant au vice-amiral Graves, qui a succédé à Arbuhtnot, il est mouillé à Sandy-Hook. Hood accourt à Sandy-Hook et trouve en effet Graves qui perdait un temps précieux dans des détails secondaires; il l'arrache à son inaction. Graves, commandant en chef, se porte, avec vingt vaisseaux et plusieurs frégates, devant la Chesapeake; à peine

en vue du cap Henri, il aperçoit l'escadre française, forte de vingt-quatre vaisseaux, mouillée sur une ligne qui s'étendait depuis ce cap jusqu'au banc appelé Middle-ground. Les Anglais, inférieurs en force, mais décidés à tout risquer pour sauver l'armée de lord Cornwallis, s'apprêtent au combat (1), le 5 septembre 1781.

(1) FLOTTE FRANÇAISE.

	Avant-garde.		
Le Pluton.	74 canons.		D'Albert de Rions.
La Bourgogne.	74	—	Le chevalier de Charitte.
Le Diadème.	74	—	De Monteclerc.
Le Marseillais.	74	—	De Castellane Majastre.
Le Réfléchi.	64	—	De Boades.
L'Auguste.	80	—	De Bougainville, commandant. De Castellan, cap. de pavill.
Le Saint-Esprit.	80	—	Le marquis de Chabert.
Le Caton.	64	—	De Frammont.
	Corps de bataille.		
Le César.	74	—	Le chevalier d'Espinouse.
Le Destin.	74	—	Du Maitz de Goimpy.
La Ville-de-Paris.	104	—	Le comte de Grasse, général. De Vaugiraud, major.
La Victoire.	74	—	D'Albert Saint-Hippolyte.
Le Sceptre.	74	—	Le comte de Vaudreuil.
Le Northumberland.	64	—	De Briqueville.
Le Palmier.	74	—	Le baron d'Arros.
Le Solitaire.	64	—	De Cicé.
	Arrière-garde.		
Le Citoyen.	74	—	De Thy.
Le Scipion.	74	—	Clavel.
Le Magnanime.	74	—	Le Bègue.

Le comte de Grasse, averti depuis quelques heures de la présence de l'escadre britannique, rappelait ses chaloupes occupées à l'embarquement des troupes. Un vent frais de nord-nord-ouest portait rapidement les ennemis

L'Hercule.	74	—	De Turpin.
Le Languedoc.	80	—	Le chev. de Monteil, comm. Duplessis Parscau, cap. de p.
Le Zélé.	74	—	Le chev. de Gras-Préville.
L'Hector.	74	—	Renaud d'Aleins.
Le Souverain.	74	—	De Glandevès.

Flotte anglaise.

Avant-garde. — Ordre renversé.

Tués.	Blessés.			
14	52	Le Shrewsbury.	74 can.	Robinson.
21	35	L'Intrépide.	64 —	Molloy.
2	18	L'Alcide.	74 —	Charles Thompson.
6	11	La Princesse.	70 —	Drake, contre-amiral. Knatchbull, capitaine de pavill.
7	16	L'Ajax.	74 —	Charington.
4	21	Le Terrible.	74 —	Finch.

Corps de bataille.

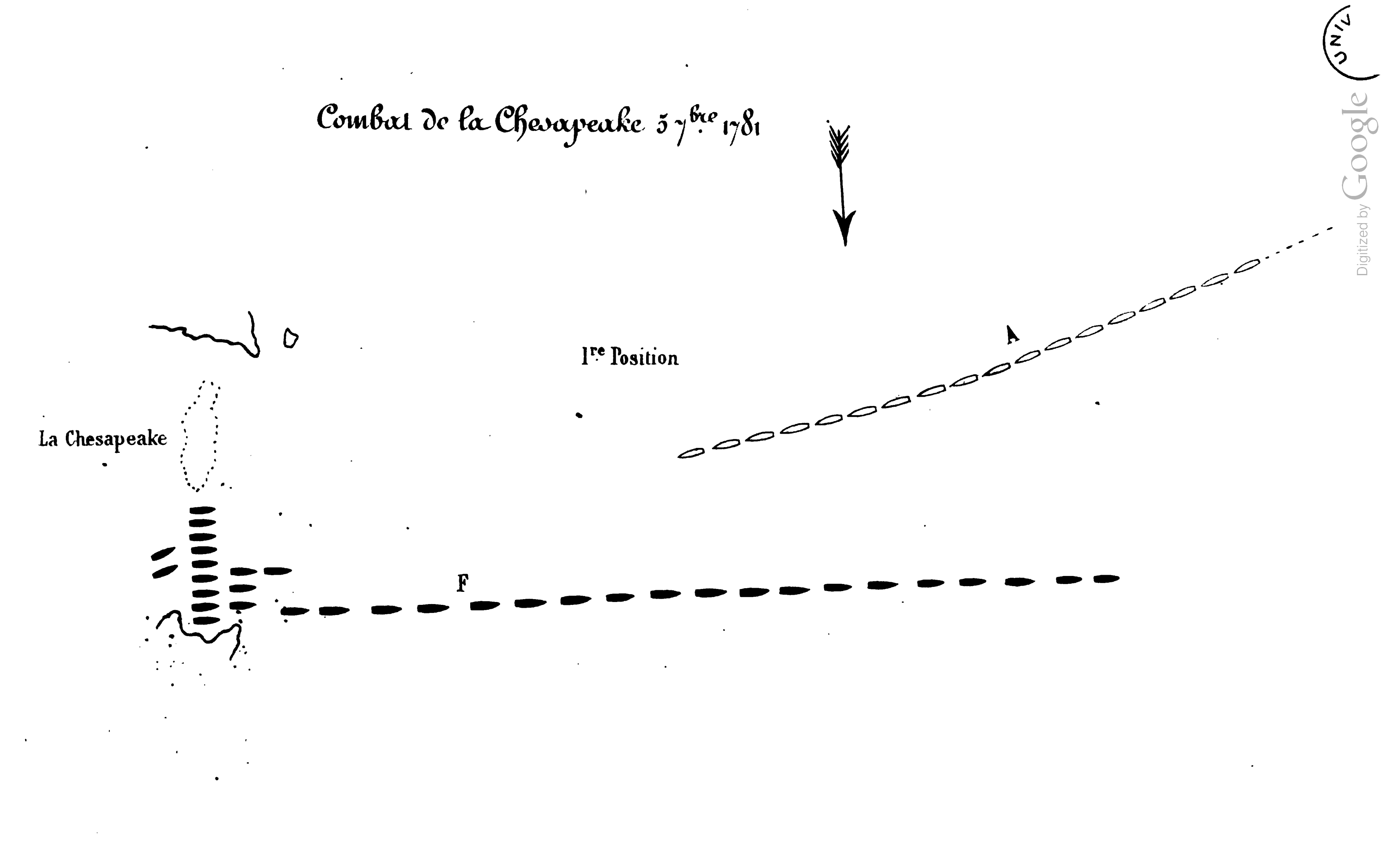
9	18	L'Europa.	64 —	Child.
8	22	Le Montagu.	74 —	Bowen.
4	5	Le Royal-Oak.	74 —	Ardesoif.
4	18	Le London.	98 —	Thomas Graves, amiral. Graves, capitaine de pavillon.
8	14	Le Bedfort.	74 —	Graves.
3	16	La Résolution.	74 —	Manners.
		L'America.	64 —	Samuel Thompson.

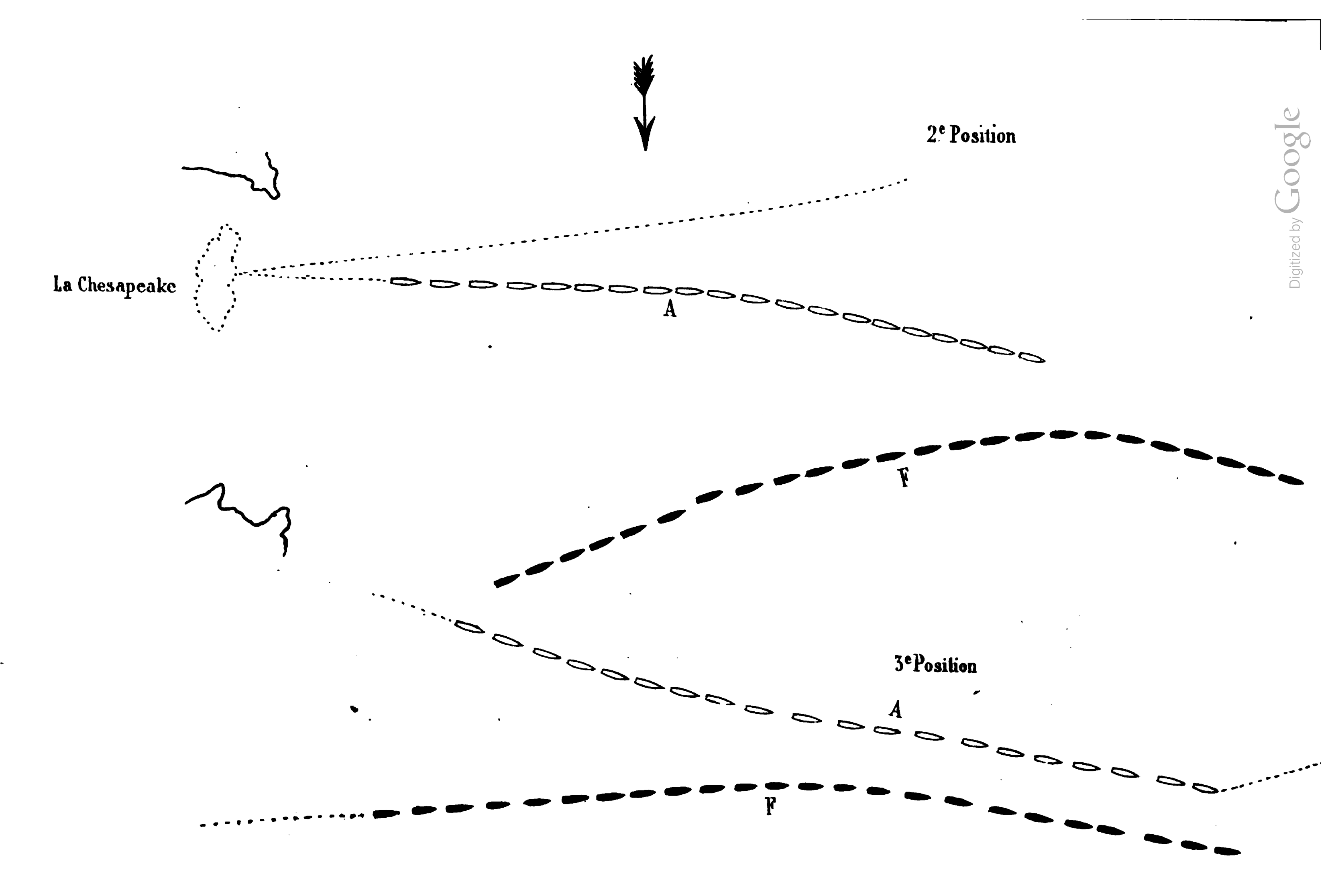
sur l'armée française, il fallut qu'elle appareillât (Position 1), laissant à terre quinze cents matelots et quatre vingts officiers. La marée étant favorable, les Français se mirent promptement en ordre de bataille et se dirigèrent à la rencontre des Anglais. Ces derniers se trouvaient tribord amures sur la perpendiculaire du vent. A deux heures, ils virèrent vent arrière en mettant le cap à l'est-nord-est (ordre renversé), aux mêmes amures que l'armée française, et gouvernèrent en dépendant sur son travers. (Position 2.)

Les courans et la variation des vents qui passèrent jusqu'au nord-est, pour revenir au nord-ouest, avaient donné à l'armée française l'aspect d'une courbe convexe assez étendue. Le comte de Grasse fit arriver de deux quarts pour se reformer ; mais le changement momentané de la brise ayant mis les deux avant-gardes bord à bord, l'action commença aussitôt entre les deux divi-

Arrière-garde.

Le Centaure.	74	canons.	Inglefield.
Le Monarch.	74	—	Reynolds.
Le Barfleur.	90	—	Samuel Hood, vice-amiral. Hood, capitaine de pavillon.
L'Invincible.	74	—	Saxton.
Le Belliqueux.	64	—	Brine.
L'Alfred.	74	—	Bayne.
L'Adamant.	50	—	Johnstone.


Combat de la Chesapeake 5 7bre 1781
1re Position
La Chesapeake
A
F


2e Position
La Chesapeake
A
F
3e Position
A
F

sions. (Position 3.) Il était environ quatre heures, le corps de bataille et les vaisseaux de queue des deux armées restèrent quelque temps sans en venir aux mains. Cependant le vice-amiral Hood, qui commandait l'arrière-garde anglaise, arriva un instant, échangea quelques bordées, puis revint au vent par ordre de l'amiral Graves. Ce dernier, qui craignait sans doute d'engager une action générale avec des forces inférieures, d'autant plus que la variation de la brise risquait de lui faire perdre sa position et pouvait faciliter une mêlée, tint le vent à mesure et manœuvra jusqu'à la nuit avec la plus grande circonspection. Un peu avant le coucher du soleil, l'avant-garde française, portée au vent par les courans, fut en danger d'être coupée; le comte de Grasse la dégagea en lui faisant signal d'arriver légèrement, et, au reste de son armée, de serrer le vent. A six heures et demie du soir le feu cessa sur toute la ligne.

En vain les Français, qui avaient le double dessein d'accabler l'ennemi et de préserver la division du comte de Barras, qu'on savait être partie de Rhode-Island pour la Chesapeake, essayèrent-ils de réengager l'action, les vents variables et un temps orageux y mirent un obstacle invincible. Alors, dans la crainte qu'à la faveur de quelque changement dans le temps, Graves ne le précédât

à la baie de la Chesapeake, le comte de Grasse s'y porta le 8 au soir. Le 9 au matin, la flotte française captura les frégates anglaises *l'Evis* et *le Richemond* envoyées à Linn Haven, pour couper les bouées des câbles que les Français avaient laissées lors de leur appareillage. Le même jour, le comte de Barras se réunit au comte de Grasse qui alla reprendre son ancien mouillage pour continuer ses opérations.

Dans cet engagement de peu d'importance, les vaisseaux anglais *le Shrewsbury*, *le Montagu*, *l'Ajax*, *l'Intrépide* et *le Terrible*, souffrirent beaucoup ; les nôtres à peine. *Le Terrible*, sur le point de couler, fut brûlé.

L'historien anglais s'exprime ainsi à l'égard de cette journée : « L'Amiral anglais aurait pu ajouter que par cette évolution (l'arrivée de l'escadre française) la flotte ennemie ne couvrit pas seulement son avant-garde, mais encore qu'elle désempara entièrement l'avant-garde de l'escadre anglaise qui se trouva séparée des siens et sans défense, ayant été fort maltraitée par le genre d'attaque qui avait été tenté, au point qu'il leur restait à peine un vaisseau en état de poursuivre et d'empêcher l'ennemi de former une nouvelle ligne sous le vent. « Les deux escadres, ajoute-t-il, restèrent en présence l'une de

l'autre pendant cinq jours de suite, et dans certains momens elles étaient beaucoup rapprochées ; mais la nôtre, dans son état de détresse, ne pouvait avoir assez d'activité pour attaquer l'ennemi, qui ne montra aucun désir de recommencer et qui ne fit aucun usage de la faculté qu'il en avait eue, par l'avantage du vent qu'il conserva toujours (1). »

Toutefois, dans l'armée navale anglaise régnait le découragement le plus profond. Graves se présenta bien le 14 devant la Chesapeake, mais c'était plutôt en fugitif qu'en ennemi qui veut combattre. Il abandonna aussitôt ces parages, où son absence allait causer la défaite de lord Cornwallis et la délivrance des

(1) Cette dernière assertion est évidemment fausse et ne mérite pas d'être refutée sérieusement.

Dans ce combat, au moment où le comte de Grasse ordonna à son avant-garde d'arriver, le vaisseau le *Diadème* se trouvait le plus au vent et combattait contre deux ennemis. Dans cette position, il ne pouvait, sans danger, obéir au signal. Le *Saint-Esprit*, qui s'en aperçut, vola à son secours et facilita ainsi la manœuvre du *Diadème*. Nous citons avec complaisance les capitaines qui considèrent, comme le premier de leur devoir, celui de soutenir, de défendre un de leurs compagnons. Si cet esprit se propageait dans nos flottes, les Anglais verraient quelle différence il y a entre deux armées françaises dirigées, l'une par un esprit de basse rivalité et d'égoïsme, et l'autre par cette pensée d'union et de force : « Tous pour un et un pour tous, ou, autrement, tous pour l'amiral, l'amiral pour tous. »

provinces insurgées. Il espéra en vain intercepter l'escadre du comte de Barras, les chances furent contre les Anglais pendant le cours de cette campagne. Graves, alors déçu dans toutes ses combinaisons, alla mouiller à New-York. La consternation était si grande à bord de la flotte anglaise, qu'elle avait gagné les plus intrépides, et nul n'osait proposer de ces desseins hardis, que le succès favorise quelquefois, et qui étaient devenus, dans la situation, d'une impérieuse nécessité.

Il n'en était pas de même chez les alliés : les chaloupes de la flotte achevaient de terminer le transport des troupes, et tous rivalisaient d'activité et d'ardeur.

Williamsbourg une fois occupé, maîtres des rivières James et d'York par la présence de la flotte française, ils espérèrent vaincre, par la famine aussi bien que par les armes, un ennemi qu'ils allaient entourer de toute part. Pour eux, soit par terre, soit par mer, les vivres devaient leur arriver en abondance; déjà ils atteignaient la ville d'York-Town qu'ils devaient rendre fameuse, poussant lord Cornwallis dans l'étroite enceinte de cette place.

Sur ces entrefaites, le contre-amiral Digby arriva d'Europe avec quatre vaisseaux et quelques frégates ;

ces renforts réunis à la flotte de Graves égalisaient la force des combattans; mais l'activité, l'intelligence semblaient être bannies du conseil de l'ennemi. Graves leurra Cornwallis par de belles promesses qu'il ne tint pas, et celui-ci, d'une confiance inexcusable, au lieu de garder les ouvrages extérieurs d'York-Town, qui pouvaient tenir long-temps les alliés en respect, se retira dans l'intérieur de la place.

York-Town est située sur la rive droite de la rivière qui porte son nom. Ses moyens de défense consistaient à droite, en des redoutes et des batteries avec une forte palissade derrière; sur le front, des deux côtés, s'étendaient des ravins et des marécages protégés par des forts. A gauche, il y avait un ouvrage à corne avec un fossé, un rang de fraises, et un abattis bien fortifié.

Pour empêcher que les Anglais ne pussent évacuer la place, en passant de l'autre côté de la rivière, les généraux alliés formèrent un blocus de Gloucester avec mille sept cents hommes. Ils y ajoutèrent un renfort de huit cents matelots.

La nuit du 7 au 8 octobre, l'armée combinée ouvrit la tranchée à deux cent cinquante toises des ouvrages de la place. Sur les deux points d'attaque, au dessus et au dessous de la rivière d'York, les travaux

furent poussés avec une persévérance et un courage admirables. En peu de jours les alliés se trouvèrent au pied des murailles ; il y avait encore de grandes difficultés à enlever les deux redoutes extérieures qui étaient les clefs de la ville. Washington et Rochambeau résolurent de les emporter d'assaut. La redoute de droite, sur le bord de la rivière, fut réservée aux Américains ; celle de gauche, qui était bastionnée, aux Français. MM. de Lafayette et Hamilton conduisaient les premiers; le baron de Vioménil, le comte Charles de Damas et le marquis de Deux-Ponts, commandaient les derniers. Les Américains s'élancèrent, la baïonnette au bout du fusil, sur les palissades et les escaladèrent ; les Anglais résistèrent en vain, la redoute fut emportée. A la gauche, les Français trouvèrent une résistance opiniâtre. Electrisés par leurs officiers, ils enlevèrent les retranchemens.

Cependant Cornwallis, désespérant de l'issue du siége, forma un plan dont il espérait le salut de l'armée : par une nuit profonde, les troupes sont embarquées sur des chaloupes et des navires légers ; il ne reste en ville que les malades et les blessés. La flottille cingle en silence sur Gloucester. Déjà un détachement considérable met pied à terre, un second accoste ; le gros de l'armée va effectuer sa descente, quand tout-à-coup un vent violent se lève et

disperse la flottille. Au jour, les alliés, campés à Gloucester, se portent sur les Anglais débarqués, l'artillerie des assiégeans les foudroie, l'ennemi, mitraillé de tous côtés, est forcé de rentrer dans la place. Hors d'état d'opposer désormais une plus longue résistance, lord Cornwallis demanda, le 17 octobre, une suspension d'armes d'un jour, on lui accorda deux heures; il se décida alors à capituler. Six mille soldats et huit cents matelots rendirent leurs armes, le 19 octobre 1781. Deux frégates et quarante navires furent pris ou détruits, on trouva dans la place cent soixante canons et huit mortiers. Les alliés, mais surtout les Français, ajoutèrent à leur gloire par la générosité avec laquelle ils traitèrent les prisonniers.

Cornwallis venait de capituler lorsque la flotte anglaise, forte de vingt-sept vaisseaux, parut à l'entrée de la baie de la Chesapeake; elle apportait sept mille hommes au secours de Cornwallis. Sur l'avis du désastre de York-Town, Graves rebroussa chemin et vint mouiller à New-York.

L'annonce d'une victoire si glorieuse et si décisive se répandit aussitôt en Amérique et excita les plus vifs transports d'enthousiasme; le souvenir des maux passés augmentait la joie d'un tel moment. La capitulation de

Saratoga avait donné l'alliance de la France; celle d'York-Town devait assurer l'indépendance américaine. On célébra, par des réjouissances publiques, le triomphe des alliés et l'abaissement des ennemis. Les noms de Washington, Rochambeau, de Grasse et Lafayette étaient dans toutes les bouches. Partout on les proclamait les sauveurs de la patrie. A la voix unanime du peuple, le congrès adressa des remercîmens aux généraux et aux troupes de l'armée victorieuse. Il fut décrété qu'on éleverait à York-Town un monument orné des emblèmes de la France et des Etats-Unis, sur lesquels on graverait le récit de la capitulation de lord Cornwallis. Enfin deux drapeaux anglais furent donnés à Washington et deux canons au comte de Rochambeau et à l'amiral de Grasse. Le congrès décida qu'à l'avenir, le 13 décembre serait un jour consacré, un jour de prières, en reconnaissance de la protection accordée aux armes des alliés par la Providence. Les peuples et les gouvernemens s'honorent et accomplissent le premier des devoirs, en rendant de tels témoignages à l'intervention constante de la Providence dans les choses humaines.

CHAPITRE X.

Mécontentement des Espagnols. — Conquête de l'île de Minorque. — Importance de cette conquête. — Occasion perdue. — Expédition anglaise dans la Baltique.— L'amiral hollandais Zoutman.— Hyde Parker. — Combat du Dogger-Bank. — Convoi pour les Antilles. — M. de Guichen. — On aperçoit l'ennemi. — Succès de l'amiral anglais. — Désastres de l'escadre française. — Le marquis de Bouillé s'empare de Saint-Eustache aux Antilles. — Le comte de Kersaint. — Influence française en Hollande. — Loyauté du gouvernement de Louis XVI. — Combats particuliers.

Les Espagnols étaient mécontens de la France, ils lui reprochaient de sacrifier les intérêts des alliés aux siens propres. L'avortement de l'expédition de la Jamaïque, par le défaut de concours des Français, le ravitaillement de Gibraltar, étaient les griefs principaux qu'ils mettaient en avant et qui aigrissaient les esprits contre la France. Les Espagnols murmuraient hautement; la cour

était l'objet des plus violentes censures. L'Espagne, disait-on, n'avait entrepris cette guerre que pour servir les projets ambitieux de la France et nullement dans l'intérêt de la nation espagnole. On la caractérisait comme une guerre de cour et de famille. Pour donner un démenti à ces plaintes, le cabinet de Versailles résolut d'exécuter quelque entreprise utile aux deux peuples. Ses regards se portèrent sur l'île Minorque, moins difficile à prendre que la Jamaïque. La conquête de cette île assurait aux cours alliées la domination de la Méditerranée; elle enlevait à l'Angleterre un centre formidable d'où elle paralysait, dans cette mer, les efforts des marines de France et d'Espagne, et détruisait leur commerce par une multitude de corsaires. Ces considérations déterminèrent les deux cours et l'on s'apprêta à mettre ce dessein en voie d'exécution. Les facilités qu'offrait d'ailleurs l'expédition, étaient un motif de plus pour l'entreprendre.

Quoique le fort Saint-Philippe fût parfaitement en état de résister à une puissante agression, la garnison était peu nombreuse et n'ignorait pas l'impossibilité où se trouvait l'Angleterre de la secourir; elle ne pouvait manquer de capituler devant l'armée considérable que l'on embarquait sur les vaisseaux alliés. Dix-huit

vaisseaux, sous les ordres du comte de Guichen, sortirent du port de Brest vers la fin de juin; MM. de Beausset et La Motte-Piquet, ces deux intrépides protecteurs de notre commerce, dirigeaient chacun une division. Les Anglais ne purent empêcher la jonction à Cadix de cette escadre avec trente vaisseaux espagnols commandés par don Louis de Cordova. L'armée combinée appareilla le 22 juillet et chassa tout devant elle dans la Méditerranée. Dix mille Espagnols et quatre mille Français débarquèrent successivement dans la baie de Mosquite. Le duc de Crillon, militaire distingué et brave, conduisait la descente. Né Français, mais au service d'Espagne, où il servait depuis longtemps avec distinction, le choix qu'on avait fait de lui devait satisfaire l'amour-propre ombrageux des deux nations et détruire toute rivalité dangereuse. En quelques jours l'île Minorque fut conquise, à l'exception du fort Saint-Philippe. Les Anglais, depuis qu'ils étaient maîtres de cette île, avaient augmenté les travaux de défense du fort, ce qui en faisait une des premières citadelles du monde. L'attaque fut longue et opiniâtre, la résistance ne le fut pas moins; enfin le duc de Crillon, ayant achevé les travaux du siége, fit démasquer son artillerie et battre en brèche les murailles de la place. Le

gouverneur anglais, Murray, tint encore long-temps; mais réduit à ses propres ressources, il capitula le 4 février 1782. La reddition de l'île délivra la Méditerranée de la présence de l'ennemi et consola les Espagnols de leur insuccès de la Jamaïque.

Pendant le siége du fort Saint-Philippe, la flotte alliée sortit de la Méditerranée et cingla vers les côtes britanniques. A la hauteur des Sorlingues, elle rencontra un navire neutre qui donna l'alarme à la flotte anglaise commandée par l'amiral Dorby. Quelques heures plus tard, les trente-six vaisseaux ennemis tombaient au milieu des quarante-cinq vaisseaux alliés, et une affaire générale aurait sans doute résolu la question tant de fois agitée de la prépondérance ou de l'infériorité de la puissance anglaise dans le monde. Dorby, incapable de tenir tête à de pareilles forces, dissimula ses mouvemens, et, profitant d'un temps orageux et couvert, alla se réfugier à Torbay. Cordova et Guichen, dans l'ignorance de ces événemens, continuaient lentement leur navigation vers l'Angleterre. Formant avec leur armée une immense ligne, ils semblaient vouloir en envelopper les Iles-Britanniques tout entières. Leur sortie de la Méditerranée se rattachait à des projets d'une grande importance. Outre l'impossibilité où ils mettaient la cour de

Saint-James de secourir Minorque, ils comptaient intercepter le riche convoi de l'Inde, alors attendu en Angleterre, et celui qu'on rassemblait à Cork pour l'Amérique. Peut-être espéraient-ils encore que leur présence dans la Manche leur fournirait l'occasion d'une bonne fortune de guerre. L'armée anglaise, en mouillant à Torbay, s'était hâtée de se mettre en état de défense. L'amiral Dorby l'avait établie en forme de croissant, ses plus forts vaisseaux aux extrémités.. Cette ligne d'embossage, très forte par elle-même, était insuffisante dans une baie ouverte et mal fortifiée pour résister aux attaques d'un ennemi supérieur et audacieux. Pris comme dans un piége, Dorby, en admettant qu'il ne fût point forcé dans sa ligne, devenait impuissant à défendre les côtes des insultes et des entreprises de l'ennemi. La ville de Cork, sans fortifications et renfermant d'immenses magasins de toute espèce, courait les plus grands dangers. La nation anglaise se livrait aux plus justes craintes, elle blâmait Dorby de sa retraite à Torbay et redoutait le caractère aventureux de Guichen. Les alliés vinrent en aide à l'Angleterre. L'armée combinée parut quel-jours après à l'entrée de Torbay. Le comte de Guichen reconnut en personne la position de l'ennemi et se décida à faire une attaque générale; Cordova hésitait.

Cette circonstance détermina Guichen à demander la réunion du conseil des officiers généraux. La grande chambre de l'amiral d'Espagne offrit le spectacle imposant, qu'un siècle avant, *le Soleil-Royal* avait présenté le jour de la bataille de la Hogue; mais les temps, mais les mœurs étaient changés. Guichen prit la parole; après avoir énuméré le nombre et la force des vaisseaux alliés, fait l'éloge de la bravoure des chefs et des équipages, il remercia la Providence d'avoir mis entre leurs mains la dernière armée que les Anglais eussent en Europe. « Il nous suffit, ajoutait-t-il, d'un peu de résolution pour arracher à tout jamais l'empire de la mer à la Grande-Bretagne, une simple reconnaissance ne peut amener que de la honte et d'éternels regrets. L'ennemi, acculé dans le fond de la baie, hors d'état de manœuvrer, est comme dans un filet; il lui sera impossible de résister aux nombreux brûlots que nous lancerons contre lui; enfin, Messieurs, une gloire impérissable ou un déshonneur ineffaçable sera le résultat de votre délibération. » Don Vincent Droz parla après lui. Plein de confiance dans la réussite de l'attaque, il s'offrit de conduire l'avant-garde, répondant sur sa tête du succès. M. de Beausset fut d'un avis contraire, il exagéra les difficultés de l'affaire, le désordre qui en serait la

suite, il demanda, en terminant, qu'on prît les dispositions nécessaires pour s'emparer du convoi qui ne pouvait tarder de paraître. La Motte-Piquet frémissait d'impatience et s'indignait de ce langage ; don Louis de Cordova se rangea à l'opinion de M. de Beausset, son adhésion entraîna celle des officiers espagnols : Guichen, don Vincent et les autres, qui voulaient le combat, durent renoncer à une de ces occasions qui font les réputations éclatantes, et mettent, dans les mains de quelques hommes, les destinées de tout un peuple. Ce moment perdu, les coups de vent, les maladies contagieuses jetèrent dans la plus affreuse confusion la flotte des alliés et obligèrent les deux amiraux à se réfugier, Guichen, à Brest, et don Cordova, à Cadix. Les convois anglais gagnèrent leurs ports sans obstacles.

Les Anglais, revenus de l'effroi que leur avait inspiré la croisière de l'armée combinée, enorgueillis de sa fuite désordonnée et de la rentrée de leurs flottes marchandes, résolurent de fermer la Baltique aux Hollandais. Le vieux et opiniâtre Hyde Parker, père du général qui servait en Amérique, fut chargé de cette mission. Au mois de juin, il partit avec cinq vaisseaux et quelques frégates ou corvettes. Ses instructions lui prescrivaient de détruire le commerce ennemi et

d'escorter, à son retour, un convoi anglais qui se rassemblait dans le port d'Elseneur. Deux vaisseaux et une frégate vinrent peu après le joindre, ce qui fit monter sa division à sept vaisseaux, deux frégates et trois corvettes.

Guillaume V, pressé par les réclamations du commerce, fit armer trois vaisseaux et trois frégates dont il confia le commandement à l'amiral Zoutman ; c'était un officier accablé d'années, presque inconnu dans la marine, et qui, depuis long-temps, ne faisait plus de service actif. Il objecta que les forces qu'on lui confiait n'étaient pas suffisantes ; on l'apaisa en lui assurant qu'il rencontrerait l'amiral Kingsberg, qui croisait sur sa route avec trois vaisseaux. Zoutman appareille avec un convoi ; sur sa route il trouve Kingsberg et le prie de se réunir à lui ; Kingsberg refuse et lui montre des ordres du stathouder, qui lui enjoignent de faire voile pour la Hollande dans les vingt-quatre heures. Guillaume V sacrifiait Zoutman aux intérêts de son ambition. Ce noble vieillard, soupçonnant quelque indigne trahison, communique ses alarmes à son compagnon d'armes. Kingsberg, très attaché au stathouder, l'est plus encore à sa patrie, il se joint à Zoutman et lui jure de l'accompagner encore quelques semaines.

De son côté, Parker, qui était parfaitement instruit de la faiblesse de l'armement hollandais, s'était hâté de quitter sa croisière du Sund pour aller à la rencontre de Zoutman. L'amiral anglais traînait à sa suite la flotte marchande d'Elseneur; il était plein d'espoir, ne supposant pas qu'il dût s'attendre à une résistance sérieuse de la part de l'ennemi. La rencontre eut lieu le 5 août 1781, à Dogger-Banck, vers les côtes de Jutland. Parker éprouva une vive surprise en voyant une escadre égale à la sienne, il crut à une mystification. Comme il était au vent, il ordonna à son convoi de faire route, et se portant au centre de sa division, il arriva sur les Hollandais. Il les trouva rangés en bon ordre, ayant, aux extrémités de leur ligne, leurs frégates et corvettes disposées à prêter main forte aux vaisseaux les plus compromis. Suivant l'antique usage, les deux escadres ne commencèrent à tirer qu'à une demi-portée de fusil l'une de l'autre. Les deux vaisseaux commandans, *la Fortitude* et *l'Amiral Ruyter* s'attaquèrent avec impétuosité, les autres en firent autant et l'action devint générale. Pendant quatre heures on combattit avec fureur; il semblait que l'esprit de Monck et de Ruyter animât les combattans. Les Hollandais restaient inébranlables dans leur ligne, et les Anglais, multipliant leurs efforts

venaient se briser contre cette opiniâtreté. Aucun vaisseau, aucun homme ne faillit dans cette affaire, Anglais et Hollandais se séparèrent épuisés, mais non vaincus. Hyde Parker et Zoutman rentrèrent dans leurs ports respectifs. Le vaisseau hollandais *la Hollande*, de soixante-huit canons, coula à l'entrée du Texel, l'équipage n'eut que le temps de s'éloigner, abandonnant les malheureux blessés à une mort horrible.

En Angleterre et en Hollande les gouvernemens prodiguèrent les éloges les plus mérités aux braves qui avaient combattu. Le capitaine Macartney, un des plus vaillans officiers de la marine anglaise, fut tué à côté de son fils, âgé de sept ans; ce jeune enfant resta constamment à côté de son père pendant l'action et fut le témoin héroïque de sa mort.

Lord Sandwich, premier lord de l'amirauté, sachant que le capitaine Macartney laissait une famille nombreuse et peu riche, adopta ce noble enfant.

Depuis la rentrée de l'armée combinée dans les ports de France et d'Espagne, la cour de Versailles avait reçu, à diverses reprises, des demandes d'hommes et de munitions de toute espèce, dont le manque se faisait vivement sentir aux Antilles et dans l'Inde. L'ordre fut donné de préparer à Brest deux convois por-

t ant des approvisionnemens et plusieurs milliers de soldats.

Le comte de Guichen, chargé de les escorter au large, appareilla au commencement de décembre 1781. Une fois hors des atteintes présumées de l'ennemi, l'amiral français laissait le convoi au marquis de Vaudreuil et allait se réunir à Cordova, qui barrait le détroit de Gibraltar. M. de Vaudreuil poursuivait sa route pour les Antilles, et détachait chemin faisant la flotte de l'Inde sous l'escorte d'un vaisseau et de dèux frégates. Aux Antilles, il ralliait le comte de Grasse, lui donnait les ordres de la cour et coopérait avec cet amiral à l'attaque de la Jamaïque. Le cabinet de Saint-James ne tarda pas à être instruit des projets des alliés; mais, trompé sur la force réelle de l'escadre française, il expédia à sa rencontre l'amiral Kempenfeld avec douze vaisseaux et quelques frégates; les Français avaient dix-neuf vaisseaux. Le 12 décembre, le vent venant de l'est-sud-est et l'horizon brumeux, comme l'armée navale de France et le convoi marchaient en échiquier, le convoi au vent, le vaisseau *l'Actif* découvrit et signala l'ennemi, qui attaquait les navires marchands de l'arrière-garde. Le comte de Guichen fit aussitôt le signal de combat en se formant en bataille par un virement vent arrière.

Digitized by Google

Il était une heure un quart de l'après-midi, et ce fut en ce moment que *l'Actif*, serre-file de la ligne française, commença à tirer sur les vaisseaux de l'avant-garde anglaise qui entraient dans le convoi en le coupant en écharpe. De part et d'autre régnait la confusion. Les navires marchands, à mesure qu'ils étaient avertis du danger, se portaient, autant que pouvait le permettre la faiblesse de la brise, sur l'armée française, qui, elle-même, distinguant à peine les objets, n'étant pas sûre de la véritable position de l'ennemi, exécutait manœuvre sur manœuvre. Kempenfeld, ne sachant à quoi se fixer, ayant ses vaisseaux à de grands intervalles les uns des autres, cherchait à les rallier et manquait la prise totale du convoi.

Cependant avec l'éclairci, les deux armées régularisèrent leur formation d'ordre et coururent toute la journée dans l'ouest-sud-ouest. Vers dix heures du soir les vents passèrent au sud-sud-ouest. En virant de bord, le comte de Guichen pouvait espérer de se rapprocher de l'ennemi et lui reprendre les vingt marchands capturés; mais la nuit était sombre, il éprouvait beaucoup de difficultés à faire mouvoir avec ensemble tant de navires réunis; il préféra continuer sa route et attendre le jour.

Le lendemain, l'amiral Kempenfeld, qui avait conservé

l'avantage du vent, évita avec soin l'engagement que lui offrait le comte de Guichen ; habile et prudent, satisfait de ce succès inespéré, Kempenfeld ne voulut pas perdre par témérité ce qu'il devait aux circonstances ; il fit route pour l'Angleterre, où il arriva avec ses prises. Douze cents hommes de troupes, six cents matelots et une quantité considérable de vivres devinrent le prix de ce coup de main. Cette perte sembla en préparer d'autres : assaillie par un violent coup de vent de sud-ouest, la plupart des vaisseaux français furent désemparés et obligés de rentrer à Brest dans l'état le plus pitoyable. Cinq transports et deux vaisseaux arrivèrent aux Antilles. Le convoi de l'Inde, aux trois quarts détruit, continua sa route.

Cet événement fit avorter les desseins des alliés et causa, en grande partie, les disgrâces de la campagne de 1782. Les Espagnols, prévenus faussement contre les Français, agirent avec mollesse, cherchant plutôt à faire leurs propres affaires que celles des deux couronnes.

Cependant les Anglais n'étaient pas heureux aux Antilles ; le marquis de Bouillé, averti que le gouverneur de Saint-Eustache, se fiant sur la force de l'île et l'éloignement de la flotte française, se gardait mal, résolut de

l'enlever par un coup de main audacieux. Sans bruit, il fait embarquer douze cents hommes sur trois frégates, une corvette et quatre navires de commerce; il accrédite le bruit qu'il va rejoindre l'armée du comte de Grasse; il cingle aussitôt sur Saint-Eustache. Le 25 novembre, il est en vue de l'île; malgré une mer houleuse et la perte de ses chaloupes, il débarque quatre cents hommes du régiment de Dillon et les compagnies de chasseurs. Au rivage, M. de Bouillé s'inquiète; il a avec lui peu de soldats; il est sans artillerie et il sait qu'il va avoir affaire à huit cents soldats aguerris et bien armés; cependant, confiant en son audace, il marche droit aux ennemis. La majeure partie de la garnison faisait l'exercice sur l'esplanade; elle ignorait le débarquement. L'uniforme rouge du détachement de Dillon contribue à prolonger son erreur. Les Français hâtent leur marche et commencent le feu sur les Anglais, qui se débandent et fuient. Le gouverneur Cokburn, qui revenait d'une promenade à cheval, accourt au bruit et il est fait prisonnier. Les Anglais se précipitent vers le pont-levis pour le lever; nos soldats, encore plus prompts, les en empêchent et entrent pêle-mêle dans la place. L'île se soumit, le butin fut immense; il consistait en soixante-dix pièces de canon, en un million mis en séquestre par

les Anglais, et que le chevaleresque marquis de Bouillé restitua aux Hollandais. Il rendit aussi 200,000 fr. que réclamait le gouverneur Cokburn; 1,700,000 fr., que les généraux Rodney et Vaughan avaient retirés de la vente de leurs prises, furent partagés entre les troupes. Le lendemain, les îles de Saba et de Saint-Martin se rendirent à la première sommation.

A la fin de cette année et au commencement de l'autre, le comte de Kersaint, avec une petite division, reprit aux Anglais les colonies hollandaises de Démérary, Essequebo et Berbice. Ainsi, les conquêtes de Rodney, entreprises contre le droit des gens, qui avaient si flatté les spéculateurs anglais, lui furent enlevées aussi facilement qu'elles avaient été faites. La conservation du cap de Bonne-Espérance, comme nous le verrons bientôt, et la restitution, par la France, des colonies hollandaises, jetèrent le plus grand éclat sur sa loyauté et son désintéressement. Dès ce moment l'influence française en Hollande domina toutes les autres. Cette politique, aussi habile que généreuse, ne pouvait qu'augmenter la haute considération dont le gouvernement de Louis XVI jouissait dans le monde entier.

Avant de poursuivre le récit des événemens maritimes de la guerre, donnons le précis des principaux combats

particuliers qui eurent lieu depuis la fin de 1780 jusqu'en 1782.

M. de la Touche, croisant, avec la frégate *l'Hermione*, à l'entrée de New-York, s'était emparé de deux navires marchands, lorsque, dans la journée du 7 juin 1780, il aperçut au vent quatre voiles anglaises, *l'Iris* de 32, un sloop de guerre et deux marchands. Le combat s'engagea entre les deux frégates; *l'Iris*, ne pouvant soutenir le travers de *l'Hermione*, se laissa culer et vint la canonner par la hanche; M. de la Touche courut un peu de l'avant en serrant le vent. Dans cette position, prenant la frégate ennemie en écharpe, il l'écrasa de son feu. Les Anglais s'opiniâtraient dans leur résistance; pourtant, dégréée, criblée de boulets, ayant la moitié de son équipage hors de combat, *l'Iris* arriva subitement et s'éloigna sous toutes voiles. *L'Hermione* se mit sur ses traces. La vitesse de *l'Iris* la mit en peu de temps hors des atteintes des vainqueurs. Forcé de renoncer à une prise assurée, M. de la Touche courut sur le shooner et le conduisit à coups de canon jusque sous la terre.

L'Hermione perdit cinquante hommes; son capitaine et le lieutenant en second, M. de Villemarais, furent blessés.

La frégate *la Minerve*, commandée par le chevalier

de Grimouard, croisait, avec deux autres petites frégates, dans les parages sud de l'Angleterre. Le matin, 4 janvier, à la découverte, il aperçut deux voiles qui présentaient l'avant; la brume ne permettant pas de juger de leur importance, la crainte de prendre chasse devant des navires inférieurs ou de même force, décida le capitaine à s'en approcher; il reconnut deux vaisseaux anglais: *le Courageux* et *le Vaillant*.

Le chevalier de Grimouard se fit aussitôt chasser, de manière à couvrir ses autres compagnons. Atteint par *le Courageux*, ce dernier se contenta de lui envoyer sa bordée pour poursuivre les autres; mais Grimouard dirigea sa route de manière à couper à angle droit celle du vaisseau. Il s'ensuivit un engagement acharné, à portée de pistolet, dans lequel M. Grimouard fut blessé grièvement et la moitié de son équipage mis hors de combat.

Le second de la frégate, M. de Villeneuve, ayant pris le commandement, continua le feu et n'amena que lorsque *la Minerve* se trouva désemparée et sur le point de couler bas. Les autres frégates purent se sauver.

Cette résistance valut à M. de Grimouard son échange, et plus tard le commandement du vaisseau *le Scipion*, avec lequel il soutint un de ces brillans combats si fréquens dans notre marine.

En juin, la frégate *la Fée*, de 26 canons, commandée par M. de Boubée, capitaine de vaisseau, livra un combat opiniâtre à la frégate anglaise *l'Ulysse*, de 44, et la força à s'éloigner.

Le 27 juillet, cette même frégate, démâtée de son mât de misaine par un coup de vent violent, fut combattue bord à bord par une frégate anglaise de même force. Après deux heures d'un engagement assez vif, l'ennemi abandonna le champ de bataille; M. de Leyritz, garde marine, s'acquit beaucoup d'honneur, en cette occasion, par son intrépidité.

Le corsaire *le Rohan Soubise*, de Dunkerque, capitaine Van Stabel, combat le corsaire anglais *l'Amiral Rodney*, de 16 canons. Après l'avoir forcé à se rendre, Van Stabel est contraint d'y mettre le feu, tant le corsaire est désemparé et hors d'état de tenir la mer. Van Stabel, blessé dangereusement, continua à donner ses ordres à son équipage que son courage électrisa.

La corvette *le Sénégal*, de 16 canons, commandée par M. Alary, lieutenant de frégate, est enlevée par le sloop anglais *le Zéphir*, de même force (1).

Les deux navires combattaient au bord opposé,

(1) Je ne puis répondre de l'exactitude de ce récit.

M. Alary se trouvait sous le vent, la brise tombait graduellement. Pour empêcher l'ennemi de lui échapper, il vira de bord étant par son travers; malheureusement le virement vent devant ne put s'effectuer, il fallut recourir au virement vent arrière. Au milieu de son évolution, le vent tomba complètement et le mit dans l'impossibilité de venir d'un bord ou de l'autre; dans cette position, qui le mettait à la discrétion de l'ennemi, il fut forcé de se rendre.

M. Alary succomba victime de son courage.

Le 1er septembre, la frégate *la Magicienne*, commandée par M. de la Bouchetière, livre, près de Boston, un combat opiniâtre au vaisseau anglais *le Chatam*, de 50 canons, capitaine Douglas. L'engagement dure une heure et demie à portée de pistolet. *La Magicienne*, démâtée et ayant près de cent hommes tués ou blessés, tombe au pouvoir de l'ennemi.

L'ardeur et le courage des officiers et de l'équipage méritaient un meilleur sort : « Je meurs, disait au capitaine le matelot Dachicourt, atteint mortellement, mais je regrette moins la vie que de voir la frégate prise par les Anglais. »

M. de Revel, commandant la corvette *le Saint-Louis*, de 14 canons, en se rendant au cap, fit la rencontre de

la frégate *le Peterparker* de 26 canons, qui faisait partie d'une division anglaise en croisière près de Saint-Domingue : « Le 8 novembre, à deux heures du matin, dit ce capitaine, on me signala une frégate au vent par notre travers à une portée de canon. Je tins de suite le vent, tant pour la reconnaître que pour donner le temps au *Pressigny* de continuer sa route (1). Ce navire tint aussi le vent, mais *le Pressigny* vira lof pour lof, et prit la bordée du nord-ouest, les vents ayant passé pour lors au sud-est. Je fis hisser mes huniers pour essayer la marche de ce navire; j'ai vu que je le gagnais malgré qu'il eût sa misaine. Il borda ses perroquets et alluma ses mèches à deux heures et demie. Je fis de suite allumer les miennes dans la cale pour ne pas lui faire connaître que j'étais bâtiment de guerre.

Par la mauvaise manœuvre du *Pressigny*, cette frégate se trouva entre lui et moi, et comme elle faisait porter en dépendant sur *le Saint-Louis*, et que nous étions déjà très près, je fis amurer mes deux basses voiles à la fois, pour la dépasser, et virer vent devant sous son beaupré, tant pour l'engager avec avantage que pour me mettre entre elle et *le Pressigny*, car je ne

(1) Le *Pressigny* était un vaisseau avarié de la compagnie.

pouvais plus faire cette manœuvre vent arrière, en ce que je lui eusse donné l'avantage de m'envoyer sa bordée à poupe à la petite portée du pistolet. Mais le capitaine ennemi voyant ma manœuvre, la prévint en amurant sa grande voile et bordant son artimon, et portant un peu plus largue que moi, nos vergues se rencontrèrent à trois heures. Il me héla et demanda ma couleur. Je lui répondis qu'il eût à me dire la sienne.

Il me dit : « américain.

— Et moi : navire du roi de France.

— Amène de la voile, me dit-il.

— Je lui répondis qu'il devait savoir le respect qui était dû au pavillon de mon roi, que je n'en amènerais jamais, et que si réellement il était américain, et qu'il me réitérât cette question, je lui enverrais toute ma volée.

— A cela il me dit : bon, mais tu amèneras tout pour la frégate du roi d'Angleterre.

— A quoi je répondis par toute ma bordée et engageai le combat bord à bord, quelquefois nos vergues se touchant, tenant toujours le vent pour la serrer au feu le plus près possible. »

Elle resta quatre à cinq minutes sans riposter, le capitaine ne pouvant ramener son équipage au combat,

car j'en étais si près que j'entendais, par le moyen d'un interprète, tout ce qu'il disait, de manière que je prévenais toutes ses manœuvres. Elle fit enfin un feu terrible de ses hunes, de ses gaillards, et beaucoup de mousqueterie. A quatre heures, je cessai d'entendre la voix du capitaine, mais une autre.

A quatre heures et demie l'itague de mon grand hunier fut coupé, et en amenant je me trouvai coiffé, cela lui donna l'avantage ayant voiles dehors, de courir un peu de l'avant, mais me donnant l'aisance de lui en donner dans sa hanche jusqu'à cinq heures que son feu cessa.

Elle était à deux longueurs du navire dans mon portelof du vent, lorsqu'elle arriva vent arrière et gréa ses bonnettes.

Je crus qu'elle voulait s'entraver sous mon beaupré et m'enfiler de l'avant à l'arrière, je pris le parti d'arriver aussi, pour lui présenter mon travers ; mais voyant qu'elle forçait de voiles pour se lever de dessous ma volée, je tins le vent et lui envoyai quelques coups de canon de tribord dans son derrière. A quatre heures, je m'aperçus que celui qui me chassait depuis le matin, gagnait mes eaux. A la nuit tous les deux y étaient, pouvant être environ à trois lieues de moi.

Le lendemain, les deux voiles ennemies renforcées d'un vaisseau, poursuivirent M. de Revel, qui parvint à gagner Saint-Domingue.

Dans la Méditerranée il y eut cette année là comme une surprise. Le gouvernement français, préoccupé des événemens d'Amérique, négligea de faire convoyer les navires marchands, ou du moins leur donna en général des escortes insuffisantes. C'est ainsi que deux convois de blé venant d'Afrique allaient être enlevés par les croiseurs ennemis sans l'habileté et la bravoure du marquis du Bouzet, qui, étant tombé heureusement au milieu d'eux au moment où ils étaient attaqués, parvint à les rallier après avoir mis en fuite l'ennemi, et les conduisit à Marseille (1).

(1) Le marquis du Bouzet, pendant la révolution, fut obligé d'émigrer. A sa rentrée, le commerce de Marseille, sachant qu'il possédait peu de fortune, lui fit offrir une somme d'argent comme une dette que la ville de Marseille lui devait depuis 1781. Sur le refus de M. du Bouzet, le commerce de Marseille lui obtint du premier consul une pension viagère. C'est le même officier qui écrivait au ministre de la marine pour refuser la part des prises qu'il avait faites en Amérique, où il commandait une division pour empêcher la contrebande : « La fortune que la Providence m'a donnée est très médiocre et peut-être l'est-elle pour toujours ; mais jamais je ne serai capable d'acquérir un bien-être, un état de fortune, si précieux pour un père qui chérit ses enfans, aux

M. de Martineng, commandant *la Boudeuse*, se distingua également en protégeant un convoi qu'il escortait, contre les attaques d'une frégate anglaise.

dépens des sentimens de délicatesse et d'honneur que l'éducation et ma naissance ont gravés dans mon cœur. »

CHAPITRE XI.

Nécessité de la prise de Charles-Town.—Iles de la Barbade et de Saint-Christophe. — Fuite de l'armée anglaise.

Après la reddition de l'armée de lord Cornwallis, Washington aurait désiré profiter de la victoire de l'armée combinée pour expulser les Anglais du continent américain. La prise de Charles-Town était nécessaire. Cette place, devenue le boulevart de la puissance anglaise, ne pouvait être attaquée qu'avec le concours d'une flotte. Le comte de Grasse, que les alliés pressaient de terminer le grand œuvre de l'émancipation améri-

caine, y était d'autant plus disposé qu'il savait que sa gloire ne pouvait qu'en être accrue ; mais les ordres de la cour lui prescrivaient de se rendre aux Antilles. Forcé d'obéir, il mit à la voile le 4 novembre 1781, emmenant le corps de troupes du marquis de Saint-Simon. Les alliés, après le départ de l'armée navale de France, ne pouvant investir Charles-Town, se portèrent en force sur les bords de l'Hudson ; le reste alla joindre le général Green dans la Caroline afin d'y affermir l'autorité du congrès.

Dans cette province, les Anglais, incapables de prendre l'offensive, évacuèrent tout le plat pays pour se retrancher derrière les murs de Charles-Town, de Savannah, de New-York et de Long-Island.

Le comte de Grasse, avant de toucher aux Antilles, détacha quatre vaisseaux qu'il envoya à Saint-Domingue, afin d'escorter un nombreux convoi destiné pour l'Europe; mais lui, poursuivant sa route vers les îles du Vent, résolut de reconquérir les îles de la Barbade et de Saint-Christophe.

La première, située au vent des autres, renfermait d'immenses richesses. La seconde, la plus sous le vent, était le centre, l'entrepôt de tous les convois qui partaient pour l'Europe. Le comte de Grasse dirigea ses ef-

forts contre la Barbade. Comme il savait que dix-neuf vaisseaux anglais, mouillés dans la baie de Carlisle, en défendaient les abords, il chargea M. de Barras de protéger, avec quelques navires, le débarquement des troupes, sur un point à revers de la baie, pendant qu'il ferait le blocus de l'armée ennemie. Il espérait que les troupes de débarquement, après avoir mis pied à terre, pourraient établir des batteries qui, en tirant à boulets rouges sur l'escadre anglaise, l'obligeraient d'appareiller et d'accepter un combat inégal. Deux fois il s'y porta avec toutes ses forces, et deux fois des vents violens et contraires lui opposèrent d'invincibles obstacles et le forcèrent de relâcher à la Martinique avec perte de mâture et d'agrès. L'opiniâtre détermination du comte de Grasse dut céder à la puissance des élémens, il tourna alors ses vues sur Saint-Christophe.

Le 11 janvier, ayant avec lui le comte de Bouillé, il mouilla à Basse-Terre, une des rades de l'île. Vingt-quatre navires marchands anglais, qui s'y trouvaient, furent capturés. L'ennemi, à l'aspect de l'armée navale de France, prit l'épouvante et abandonna en désordre les batteries de la côte. Maître dès lors de leurs opérations, les deux généraux français effectuèrent la descente des troupes, qui se fit sans aucune opposition de la part des

Anglais ; le marquis de Bouillé, après avoir reçu la soumission des habitans de Basse-Terre, forma sa troupe en quatre divisions qu'il confia au marquis de Saint-Simon, au vicomte de Damas, au marquis Duchilleau, au comte de Dillon, et alla investir Brimstone-Hill, où s'étaient réfugiées la garnison et une partie des milices du pays.

Brimstone-Hill est une montagne escarpée que la nature et l'art ont fortifiée. Située presque à l'extrémité occidentale de Saint-Christophe, élevée au moins de trois cents pieds au dessus de la mer, elle commande à tout le terrain environnant. La citadelle, qui est bâtie sur la crête de cette montagne, bat la petite ville de Sandy-Point.

Les difficultés qu'il fallait vaincre pour enlever d'assaut une position si imposante, déterminèrent le marquis de Bouillé à prendre poste à Sandy-Point, auprès de la vieille rade, de manière à faire le blocus de Brimstone-Hill.

La perte du transport chargé d'artillerie qui se creva sur les roches de Sandy-Point, retarda les opérations du siége. Cependant, grâce à l'activité des chefs et des soldats, deux batteries furent montées qui canonnèrent aussitôt la citadelle.

L'armée navale d'Angleterre que nous avons laissée

à la Barbade, était aux ordres du vice-amiral Hood, arrivé récemment d'Amérique. Cet amiral, instruit à la fois et des projets du comte de Grasse sur la Barbade et de l'attaque de Saint-Christophe, avait appareillé précipitamment, s'était mis en communication avec Antigoa, y avait pris des troupes, avait rallié plusieurs vaisseaux et s'était porté sur les traces de la flotte française.

Le point d'attérissage était d'une extrême importance. En allant au mouillage de Sandy-Point, Hood avait l'avantage de se trouver sous la protection de Brimstone-Hill, qui assurait le débarquement de ses troupes et lui donnait, en tout cas, une position des plus favorables, soit pour contrarier les travaux des Français, soit pour prêter main forte à la garnison. L'exécution de ce dessein demandait qu'il arrivât de nuit et à la bordée sans être aperçu par les Français. Hood jugea ces difficultés insurmontables, puisqu'il préféra reconnaître de très près la pointe sud de l'île de Nevis. C'était perdre l'avantage d'une surprise par l'effet d'une apparition subite. Le comte de Grasse, informé de son approche, leva l'ancre et se porta à sa rencontre, espérant l'empêcher de mouiller à Sandy-Point, de relier ses opérations avec la Barbade et les autres îles anglaises ; enfin

comptant sur l'arrivée des navires qu'il attendait de la Martinique.

A la vue de l'armée française, Hood, qui, malgré l'avantage du vent, s'efforçait d'éviter le combat avec autant de soin que celle-ci désirait l'engager, vira de bord pour se rapprocher de Saint-Christophe; mais, attentif à la manœuvre des Français et au vent qui venait de passer à l'est-sud-est, l'amiral anglais, pour donner le change au comte de Grasse, gouverne largue sous petites voiles comme s'il voulait accepter le combat. Le comte de Grasse se laisse tromper, au lieu de continuer à serrer la côte, il gouverne un peu au large dans l'espérance de l'atteindre plus vite; en ce moment, profitant du vent et de la marche supérieure de ses vaisseaux, tous doublés en cuivre, Hood se couvre de voiles et se dirige vers la baie des Salines dans l'est de l'île. Le comte de Grasse le poursuit vivement. L'avant-garde française menace de

(1) ESCADRE ANGLAISE.

Avant-garde.

Tués.	Blessés.		Canons.	Capitaines.
2	4	Le Saint-Albans.	64 can.	Inglis.
		L'Alcide.	74 —	Charles Thompson.
	2	L'Intrépide.	64 —	Molloy.
		Le Torbay.	74 —	Gidoin.
2	5	La Princesse.	74 —	Drake, contre-amiral. Knatchbull, capit. de pavill.
1	3	Le Prince George.	98 —	Williams.
1	12	L'Ajax.	74 —	Charrington.

le couper, mais l'amiral anglais continue froidement sa route, fait plier nos vaisseaux de tête, mouille et s'embosse aux Salines avec une admirable précision Il ordonne à trois de ses vaisseaux de se tenir sous voiles, entre l'escadre et la terre, pour arrêter les vaisseaux français qui chercheraient à doubler sa ligne.

Corps de bataille.

	3	Le Prince William.	64 can.	Wilkinson.
3	7	Le Schewsbury.	74 —	Knight.
	2	L'invincible.	74 —	Saxton.
9	24	Le Barfleur.	70 —	Samuel Hood, amiral. Hood, capitaine de pavillon.
2	2	Le Monarch.	74 —	Reynolds.
5	7	Le Belliqueux.	64 —	Lord Cranstoun.
	12	Le Centaure.	74 —	Inglefield.
2	20	L'Alfred.	74 —	Bayne.

Arrière-garde.

8	29	Le Russel.	74 —	Stanhope.
5	11	La Résolution.	74 —	Lord Manners.
2	15	Le Bedford.	74 —	Edmund Affleck, commod. Graves, capit. de pavillon.
1	12	Le Canada.	74 —	Cornwallis.
18	36	Le Prudent.	64 —	Barkley.
7	23	Le Montagu.	74 —	Bowen.
1	17	L'America.	64 —	Samuel Thompson.

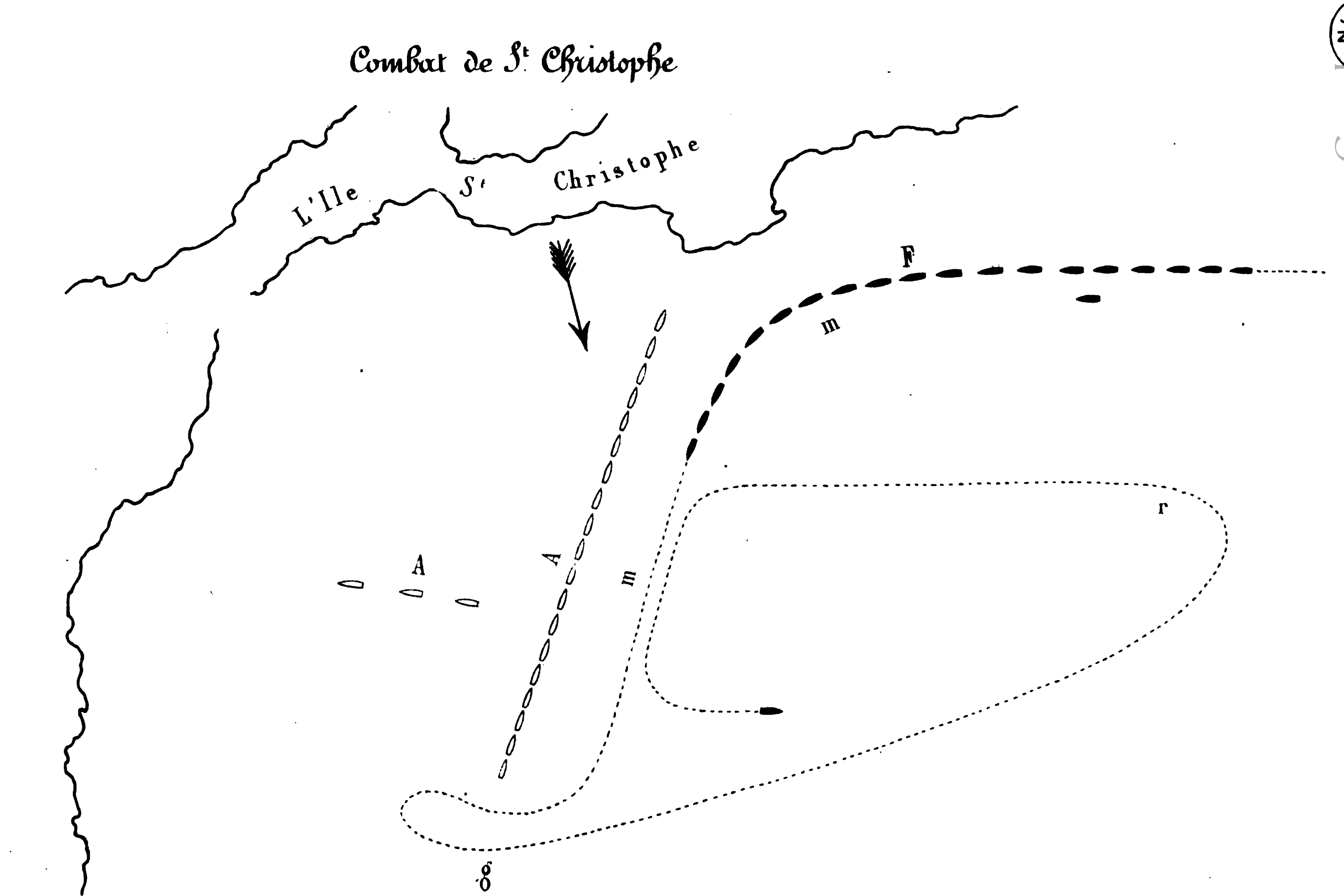
ESCADRE FRANÇAISE.

Avant-garde.

Le Souverain.	74 can.	De Glandevès.
L'Hercule.	74 —	De La Clocheterie.
Le Languedoc.	80 —	Le baron d'Arros.
Le Duc de Bourgogne.	80 —	Le comte de Barras, command. De Champmartin, cap. de pavill.

Ce plan convenait très bien aux circonstances et à la configuration de la côte ; mais puisque Hood se décidait à attendre l'armée française au mouillage, le comte de

Le Marseillais.	74 —	De Castellane-Majastre.
Le Jason.	64 —	Le chevalier de Villages.
Le Palmier.	74 —	De Martelly de Chautard.
Le Magnanime.	74 —	Le Bègue.
	Corps de bataille.	
Le Zélé.	74 —	Le chevalier de Gras-Préville.
L'Eveillé.	64 —	Le Gardeur de Tilly.
Le Saint-Esprit.	80 —	Le marquis de Chabert.
Le Sceptre.	74 —	Le comte de Vaudreuil.
La Ville de Paris.	104 —	Le comte de Grasse, général. De Saint-Cézaire, cap. de pav. De Vaugiraud, major.
Le César.	74 —	Le chevalier d'Espinouse.
Le Northumberland.	74 —	De Briqueville.
Le Diadème.	84 —	De Monteclerc.
	Arrière-garde.	
Le Glorieux.	74 —	Le vicomte d'Escars.
Le Réfléchi.	64 —	De Marigny.
Le Citoyen.	74 —	De Thy.
Le Scipion.	74 —	Dassas.
L'Ardent.	64 —	Le chev. de Monteil, command. Le chev. de Marigny, cap. de p.
Le Neptune.	74 —	Renaud d'Aleins.
L'Auguste.	80 —	De Bougainville, chef d'escadre. De Castellan, capit. de pavillon.
La Bourgogne.	74 —	Le chevalier de Charitte.
Le Pluton.	74 —	D'Albert de Rions.
	Escadre légère.	
L'Hector.	74 —	Destouches.
Le Caton.	64 —	De Frammont.
Le Sagittaire.	50 —	De Montluc.
L'Expériment.	50 —	De Médine.


Combat de St Christophe
L'Ile St Christophe
A
A
m
m
F
r
g

Grasse ne pouvait-il pas, avec sa supériorité numérique, ordonner à huit ou dix vaisseaux de doubler la tête de la ligne anglaise, pendant que le reste de la flotte se fût placé par son travers? Il y avait assez de fond pour qu'il pût tenter cette audacieuse manœuvre; mais en général, chez les uns et les autres, le temps des manœuvres énergiques était passé, l'exagération de la science de la tactique semblait avoir émoussé l'audace.

A huit heures du matin, 26 janvier 1782, le comte de Grasse fit une attaque générale en prolongeant de tête en queue toute la ligne anglaise (Position 1), gouvernant selon le tracé MMGR. L'avant-garde française fit mine de vouloir doubler l'arrière-garde ennemie, mais les trois vaisseaux sous voiles l'obligèrent à prendre le large. La seconde attaque, aussi vaine que la première, fut dirigée sur le centre et l'arrière-garde de l'armée britannique.

L'amiral français, convaincu de l'inutilité d'une troisième attaque, se tint sous voiles en vue de l'ennemi jusqu'à la fin du siége de Brimstone-Hill.

Hood, de son côté, délivré de la crainte d'une nouvelle tentative, fit ses dispositions pour secourir la garnison. Treize cents hommes qu'il mit à terre sous les ordres du général Prescott, débusquèrent près de Basse-Terre un corps de trois cents Français commandés par le

comte de Fléchin qui fit la plus vigoureuse résistance. Bientôt l'approche du marquis de Bouillé, qui accourait avec deux mille hommes, détermina le général anglais à se réembarquer après un séjour à terre de vingt-quatre heures.

Cependant Hood, dans sa position à la baie des Salines, attendait tout du temps. Il savait que Rodney était en route pour les Antilles avec dix-sept vaisseaux et un grand convoi. Persuadé qu'aussitôt informé des événemens de Saint-Christophe, Rodney se porterait en toute hâte à son aide, il comptait surprendre la flotte française et porter un coup funeste à la puissance maritime de la France; mais l'activité, le zèle et la bravoure du marquis de Bouillé ruinèrent les espérances de l'ennemi. Ennuyé de la longueur du siége de Brimstone-Hill et décidé à faire taire le feu de cette forteresse, M. de Bouillé demanda et obtint la batterie basse du vaisseau *le Caton*, avec laquelle il fit battre en brèche les murailles. En peu de temps le revêtement du front d'attaque s'écroula. Cet événement décida la garnison à capituler.

Le comte de Grasse, après la reddition de Brimstone-Hill, comprenait l'avantage qu'il y avait à tenir bloquée l'armée anglaise dans la baie des Salines. L'ennemi, dépourvu de munitions de bouche, devait être forcé, avant

quelques jours, de quitter son mouillage au risque d'engager un combat contre une flotte supérieure; forcer Hood à rester enfermé, c'était établir la supériorité morale de la France dans ces mers, où le souvenir de nos revers était toujours vivant; et dans le cas où Rodney se présenterait, l'armée française avait Sandy-Point pour abri si cela devenait nécessaire. Ce fut dans ces conjonctures que le convoi de la Martinique, chargé de vivres, vint jeter l'ancre à l'île de Nevis. Le comte de Grasse s'empressa d'aller mouiller près de lui afin de transborder plus facilement les approvisionnemens dont il était chargé. Le mouillage était distant de celui des Anglais d'environ deux lieues. Quelques croiseurs furent laissés en surveillance devant la baie. Hood, sur ses gardes, laissa venir la nuit sans faire aucune manœuvre qui pût trahir ses desseins; mais, vers les onze heures du soir, le 4 février, il ordonna à ses vaisseaux de couper leurs câbles et de se conserver le plus près possible les uns des autres. Cet ordre exécuté, ils mirent à chaque bouée de câble un feu et s'enfuirent vent arrière, trompant jusqu'à la vigilance des vaisseaux croiseurs. Ce ne fut que le lendemain que le comte de Grasse eut connaissance de la fuite de l'armée anglaise; mais ayant une marche inférieure à celle de l'ennemi, et, d'ailleurs,

craignant de tomber sous le vent de la Martinique, où il était attendu, il alla prendre le mouillage de l'amiral Hood (1).

Les généraux français, après avoir approvisionné Brimstone-Hill et l'avoir muni d'une forte garnison, envoyèrent le comte de Barras s'emparer de l'île de Mont-Serrat; pour eux, ils firent route vers la Martinique. En chemin, ils rallièrent les vaisseaux *le Triomphant* et *le Brave*, qui leur annoncèrent l'attaque et la dispersion du convoi du comte de Guichen et l'arrivée prochaine de Rodney avec une flotte considérable.

Ces événemens, qui en présageaient de bien plus tristes encore, suspendirent le cours des succès de l'armée navale de France aux Antilles.

(1) Certes il y a lieu de s'étonner que le comte de Grasse ait été si bien joué par l'amiral Hood : on se demande pourquoi, avec une flotte beaucoup plus nombreuse que celle de son ennemi, qui était dans une rade sans défense, l'amiral français n'a pas songé à occuper tout son front de bataille par une attaque générale, ou à combattre successivement chaque vaisseau avec des forces supérieures, à prolonger ou à renouveler ses attaques jusqu'à la prise ou la destruction de la flotte ennemie ?

CHAPITRE XII.

Plan des puissances belligérantes. — Jonction projetée des escadres espagnole et hollandaise avec la flotte française. — Faute des alliés. — Prise du *Pégase* et de douze transports. — Effacement de la Hollande. — Flottes de Brest et de Cadix. — Siége de Gibraltar. — Echec des alliés.

Les puissances belligérantes faisaient de grands préparatifs cette année pour l'exécution de leurs plans. Fatiguées d'une lutte longue et acharnée, toutes comprenaient que la campagne qui allait s'ouvrir pouvait terminer la guerre, et que c'était le moment de redoubler d'efforts pour obtenir des résultats définitifs. Dominer les mers d'Europe, conquérir la Jamaïque et Gibraltar, envoyer des renforts au bailli de Suffren, tels furent les objets importans qui les occupèrent.

Les escadres espagnole et hollandaise durent, à cet effet, opérer leur jonction avec la flotte française sur un point donné, Brest ou le Férol. Au beau temps l'armée des alliés prenait le large et se divisait en deux parties : la première, composée de cinquante à soixante vaisseaux de ligne, s'assurait de l'empire des mers, depuis le cap Trafalgar jusqu'aux côtes de Norwége. La seconde, formée en plusieurs divisions de vaisseaux et de frégates, s'éparpillait dans les endroits fréquentés par le commerce anglais et coulait ou prenait tout ce qu'elle rencontrait. Un camp considérable s'établissait sur les côtes de France pour être prêt à embarquer au premier signal. Enfin les forces navales de l'Espagne en Amérique, se réunissant à notre flotte des Antilles, se portaient contre la Jamaïque avec vingt mille hommes de troupes aux ordres de don Galves et du marquis de Bouillé.

Les Anglais étaient loin de posséder des moyens aussi considérables ; mais ils avaient, en leur faveur, un avantage qui suppléait au nombre, l'unité dans le pouvoir et l'ensemble dans les mouvemens. Les Français et les Espagnols, au contraire, étaient divisés et livrés à des susceptibilités misérables ; ils semblèrent n'agir que dans des vues particulières et laissèrent

échapper les occasions qui les eussent rendus pour long-temps maîtres des mers d'Amérique. La Hollande resta passive; on ne saurait comment caractériser le rôle auquel elle se résignait si l'on ne savait que cette triste inertie était le résultat de la trahison de ses princes. Cette nation, autrefois si formidable, qui avait paru se ranimer aux lueurs de la terrible canonnade de Doggerbanck, resta simple spectatrice d'une guerre, qui, sans la générosité de la France, lui eût enlevé toutes ses colonies.

Les alliés ouvrirent la campagne par une faute. Sachant que deux escadres anglaises étaient parties des ports d'Angleterre, l'une pour le Texel et l'autre pour les côtes d'Espagne, dans le but avoué d'empêcher la réunion des forces alliées et d'intercepter leurs convois, ils auraient dû faire sortir simultanément de Brest et de Cadix les flottes de Cordova et du comte de Guichen. Ces deux amiraux, en se portant contre l'escadre de Barington, qui croisait à la hauteur de la Corogne, l'exposaient à une défaite éclatante et forçaient en tout cas le vice-amiral Howe à abandonner le Texel, soit pour venir en aide à Barington, soit pour se replier, par précaution, sur les attérages de ses ports. Dès lors rien n'empêchait les douze vaisseaux hollandais de venir à

Brest, et le convoi de l'Inde était sauvé ; mais, au mépris de la plus simple prudence, le convoi partit escorté par *le Pégase* et *le Protecteur;* les flottes de France et d'Espagne ne mirent en mer que quelque temps après. Rencontré par l'escadre anglaise près des terres de la Biscaye, le chevalier du Sillan, chef de l'expédition, qui montait *le Pégase*, résolut aussitôt de se dévouer pour le convoi. Ordonnant au *Protecteur* de faire route avec les marchands, il diminua de voiles. Il ventait bonne brise, la mer était grosse; les Anglais, qui forçaient de voiles, s'approchèrent promptement. *Le Foudroyant,* de quatre-vingt-quatre canons, capitaine Jervis, célèbre depuis sous le nom de lord Saint-Vincent, atteignit le premier *le Pégase*; l'engagement fut vif et opiniâtre. Le vaisseau français, bien inférieur en forces, avait peine à tenir contre le feu de son adversaire ; des deux côtés les avaries étaient grandes et le nombre des morts considérables. A la fin, l'approche du vaisseau *la Reine*, capitaine Maitland, enlevant à M. du Sillan tout espoir de prolonger inutilement l'affaire, il fit amener son pavillon. La prise *du Pégase,* quoique inférieur au *Foudroyant*, flatta singulièrement le capitaine Jervis; il demanda comme une faveur de monter le vaisseau capturé, et, pour transmettre à ses descendans le souve

nir de cette action, il obtint de son roi la permission de surmonter le cimier de ses armes d'un cheval ailé, montrant, par là, le prix qu'il attachait à cette capture qui devait rappeler et son courage et celui de M. du Sillan.

Douze transports tombèrent au pouvoir des Anglais; *le Protecteur* parvint à sauver le reste, qui poursuivit sa route vers les mers de l'Inde.

Pendant que Barington obtenait en Biscaye des avantages faciles, Howe, en croisant devant le Texel, empêchait la sortie de l'escadre hollandaise et fournissait un prétexte à l'inaction du stathouder. Après un mois de croisière, la flotte anglaise, maltraitée par les maladies, retourna en Angleterre. Les Hollandais pouvaient sortir; mais, enchaînés dans leurs ports par une influence perfide, ils se résignèrent à l'effacement le plus complet, pendant que les généraux alliés dépensaient leur or et leurs vaisseaux à la défense des colonies de la Hollande.

Les flottes de Brest et de Cadix venaient enfin de sortir, commandées par le comte de Guichen et don Cordova, généralissime; elles cinglèrent, au nombre de quarante vaisseaux, vers les côtes d'Angleterre. Les convois de Terre-Neuve et de Québec, escortés

par la division de l'amiral Campbell, tombèrent au milieu de l'armée combinée : dix-huit transports furent pris; on estima' leur valeur à plusieurs millions.

Poursuivant sa route, l'armée navale des alliés entra dans la Manche et étendit sa croisière depuis les îles Sorlingues jusqu'à Ouessant; elle espérait pourvoir à la sûreté des convois et comptait sur l'enlèvement de celui de la Jamaïque. L'amiral Howe, sorti de Portsmouth, évita soigneusement tout engagement, se tint hors de vue de l'ennemi et sur la route présumée de la flotte marchand. Le succès répondit à l'habileté de ses calculs. Il rallia le convoi tout entier et gagna, sans aucune perte, les ports d'Irlande; les alliés n'ayant pu atteindre l'armée navale anglaise, dirigèrent leur navigation vers le détroit de Gibraltar.

Des trois points importans que s'étaient proposés les alliés, le premier avait échoué; restaient donc à conquérir la Jamaïque et Gibraltar. Ce roc célèbre fixait dans ce moment l'attention de toute l'Europe; la France et l'Espagne en faisaient l'objet d'une mutuelle émulation. Indépendamment de l'honneur que cette conquête devait faire jaillir sur leurs armes, elle tranquillisait pour jamais l'Espagne et privait l'Angleterre d'un point

militaire admirable et d'un débouché immense pour ses manufactures ; il semblait que, maîtresse de ce roc, la maison de Bourbon l'était de la Méditerranée.

Aux apprêts qui se faisaient en Angleterre, à l'intérêt général qu'y excitaient les armemens, il était facile de voir combien les Anglais tenaient à la conservation de cette place. Au reste, depuis bien long-temps, aucun siége n'avait excité plus vivement la curiosité de l'Europe entière. L'Inde, l'Amérique, furent oubliées au milieu de cette préoccupation universelle.

Les deux cours alliées avaient désigné la rade d'Algésiras comme point de ralliement des escadres française et espagnole. Cordova et le comte de Guichen devaient opérer contre Gibraltar, conjointement avec l'armée de terre, dont le commandement avait été confié au duc de Crillon, le vainqueur de Minorque. Les ordres étaient de convertir le siége en une attaque ouverte. De son côté, l'ennemi mettait tout en œuvre pour ne pas être pris au dépourvu. A Gibraltar, le gouverneur employait une multitude d'ouvriers pour augmenter la force naturelle de la place. En Angleterre, les ordres se succédaient, qui prescrivaient à toutes les escadres, à tous les vaisseaux disponibles de se réunir à Portsmouth sous le pavillon de l'amiral Howe ; un immense convoi

portant des approvisionnemens de toute espèce était déjà prêt.

Comme on désespérait d'emporter Gibraltar de vive force, et qu'il y avait tout à craindre d'un bombardement fait dans une baie sans rade et exposée aux coups de vent, on songea à remplacer aussi avantageusement que possible les vaisseaux de haut bord par des machines d'une construction nouvelle. Les batteries flottantes, essai ingénieux du colonel d'Arçon, occupaient une foule d'ouvriers, et leur achèvement se poursuivait avec une célérité incroyable. C'étaient des machines qui devaient être à la fois à l'épreuve du canon et des boulets rouges. Pour donner à ces batteries flottantes le premier de ces avantages, on se servit des carcasses de gros navires ; le second devait résulter d'un blindage qui défendait toutes les parties exposées aux coups de l'artillerie, et d'une charpente de fortes planches revêtues de liége, complètement imbibées d'eau. L'intérieur était garni d'une couche épaisse de sable mouillé ; des pompes avec des tuyaux, qui traversaient en tous sens la batterie, établissaient des courans d'eau et devaient, au premier signal, inonder la batterie dans le cas où un boulet rouge parviendrait dans l'intérieur. On admira cette combinaison qui plaçait le remède à côté du mal. Outre ces pré-

cautions, M. d'Arçon s'était étudié à mettre ses batteries flottantes à l'abri de la bombe et les canonniers à couvert de la mitraille et de la mousqueterie. Chacune de ces machines était surmontée d'un toit à l'épreuve, sur lequel les bombes devaient glisser et rouler dans la mer sans faire aucun mal. Ce toit était fixé à des supports qui donnaient la facilité de l'incliner à volonté; il était fait de cordes tressées, recouvertes de cuirs préparés et humectés.

Ces batteries étaient au nombre de dix; elles donnaient un effectif de cent cinquante pièces de canon avec un pareil nombre de rechange; trente-six hommes étaient en supplément dans chaque batterie pour remplacer les canonniers mis hors de combat. Don Moréno, officier de réputation, commandait cette flottille. Chose singulière, ces batteries furent mâtées et gréées avec tant d'art qu'elles portaient la voile et marchaient presqu'aussi bien que les autres navires. Mais, avant d'aller plus loin, disons un mot de la place de Gibraltar; elle était défendue alors par sept mille hommes, et elle avait pour gouverneur le général Elliot, militaire d'une grande distinction.

Le rocher, sur lequel sont situés la ville et les forts, a une lieue de longueur sur un quart de largeur, et la

plus grande élévation est de mille pieds au dessus du niveau de la mer. Le côté est, qui fait face à la Méditerranée, est un roc vif, coupé à pic, entièrement inabordable; l'extrémité sud, appelée pointe d'Europe, se termine par un plateau élevé d'environ vingt pieds au dessus de la mer et dont le pourtour est de roc vif; il est couronné par une batterie barbette de vingt pièces de canon de gros calibre; il s'élargit à mesure qu'il s'éloigne de la mer, et il est dominé par un autre plateau assez grand pour qu'on puisse y faire manœuvrer une garnison considérable, parce que la pente en est douce et régulière. Les Anglais l'ont escarpé et entouré d'un mur de quinze pieds de hauteur sur autant d'épaisseur. Sur ce plateau il y a un camp retranché pour le cas où la garnison serait forcée de se replier. Ce poste est en communication avec un terrain accidenté, sur lequel la garnison avait placé son camp. La ville, qui est à un mille, occupe une assez grande étendue de terrain, sur très peu de profondeur. Entourée, au midi, d'un simple mur; au nord, flanquée d'une ancienne fortification, appelée le Château des Maures, elle est défendue, à l'ouest, le long de la mer, par un mur et un parapet de quinze pieds d'épaisseur avec de nombreuses batteries. Sur toute cette étendue, les Anglais ont jeté, en avant

dans la mer, deux ouvrages considérables : le premier, bâti au nord, nommé le Vieux-Môle, armé d'une artillerie formidable destinée à battre en écharpe les lignes de Saint-Roch ; le second, qui est le Môle-Neuf, a également de nombreuses batteries. Enfin, en avant du Vieux-Môle et du Château des Maures, les Anglais ont construit un ouvrage composé d'une courtine et de deux bastions dont le glacis et le chemin couvert sont contreminés, et qui est destiné à défendre l'approche de la langue de terre étroite qui est située entre le rocher et la mer et par laquelle on arrive à la place. En avant de cette place, ils ont introduit, au moyen d'une écluse, l'eau de la mer dans une assez grande lagune qu'on peut considérer comme une espèce de marais et qui augmente encore les moyens de défense. Le côté du nord offre la partie la plus élevée du rocher ; il fait face aux lignes espagnoles, et il est garni, dans sa hauteur et dans sa largeur, d'une multitude de batteries qui plongent sur celles des Espagnols et qui peuvent faire pleuvoir sur elles une grêle de bombes et de boulets. On conçoit que, pour attaquer avec avantage une place aussi bien défendue, il était essentiel de combiner les efforts des assiégeans, de manière qu'en multipliant leurs points d'attaque, ils pussent affaiblir les forces des ennemis en

les divisant. Ce n'était pas encore assez des batteries flottantes et du concours de l'armée navale, qu'on attendait chaque jour, il fallait se donner un dernier point d'attaque qui était comme toujours les lignes de Saint-Roch. Le duc de Crillon le comprit : ajoutant aux premiers travaux, il prolongea les parallèles et les communications dans toute l'étendue de l'isthme, et y fit établir cent quatre-vingts bouches à feu qui devaient écraser celles que l'ennemi avait placées sur la montagne, et battre à ricochet le front bas situé entre le rocher et la mer. Bientôt, l'arrivée au camp de Saint-Roch du comte d'Artois et du duc de Bourbon redoubla l'ardeur naturelle des troupes et sembla de bon augure. Plusieurs attaques par terre furent faites sans un avantage marqué d'aucun côté; sur ces entrefaites, les batteries flottantes construites à Algésiras vinrent mouiller à Puente-Majorga. Le colonel d'Arçon, en faisant jouer les pompes, en forme d'essai, s'aperçut que l'eau transpirait dans l'intérieur et coulait de tous côtés; on craignit pour les poudres et on proposa de remédier à cet inconvénient. Mais l'impatience des soldats, que la présence de la flotte combinée exaltait encore, força le colonel d'Arçon à passer outre, il se borna à masquer les conduits de la circulation in-

térieure et à ordonner un simple arrosage superficiel.

Tous les apprêts du siége étaient terminés, lorsque l'armée navale, qui s'était présentée le 10 devant le détroit, mouilla le lendemain à Algésiras. Cette ville et les environs offraient alors un spectacle plein de grandeur : d'une part, une flotte formidable; de l'autre, quarante mille hommes de troupes, parmi lesquelles se trouvaient plusieurs régimens français, toutes campées dans un ordre admirable. Partout le zèle, l'activité et l'espérance d'un triomphe prochain.

Le 13 septembre, dans la journée, une partie de la flotte combinée, aidée d'un vent favorable, prolongea le Vieux-Môle et les bastions voisins en les canonnant. Parvenue à la pointe d'Europe elle se rangea en ordre de bataille, les bombardes placées au large, et ouvrit aussitôt son feu contre Gibraltar. Les batteries flottantes, sous les ordres de don Moreno, avaient déjà pris leur poste, mais avec tant de précipitation qu'elles manquèrent, en s'embossant, la position avantageuse désignée sur les plans graphiques qui avaient été distribués d'avance à tous les capitaines. Au lieu de prendre la passe du bon mouillage qui court parallèlement aux fronts attenans au Vieux-Môle, route qui présentait quelques périls à la vérité, puisqu'il fallait passer sous le

feu des batteries, elles se portèrent en désordre au centre du fort; il en résulta qu'au lieu d'avoir un feu d'ensemble sur un même point, il y eut divergence, et partant beaucoup moins d'effet. Les chaloupes canonnières, qui devaient agir en détail sur les ailes, pour tenir en haleine l'ennemi et le forcer à partager ses moyens défensifs, furent d'un usage presque nul.

Cependant, lorsque la canonnade commença et qu'elle s'étendit sur terre et sur mer, la place se trouva battue par trois cents bouches à feu environ, sans compter l'artillerie des vaisseaux et des bombardes, qui, à cause de leur position éloignée de terre, ne produisit pas tout l'effet qu'on en attendait.

Le gouverneur Elliot déployait dans la défense autant de bravoure que d'habileté. Remarquant le peu de résultat de la canonnade des vaisseaux et des chaloupes canonnières, il porta ses principaux efforts contre la ligne des batteries flottantes dont il avait apprécié l'effet destructeur. Il fit tirer à boulets rouges, mais telle était l'excellence de leur construction que non seulement elles résistaient à ce feu terrible, mais qu'elles y répondaient par un feu non moins vif, qui finit par faire une brèche dans le revêtement du Vieux-Môle. C'était un succès qui semblait en promettre un

plus grand encore, lorsqu'un accident, qui survint par l'imprudence du capitaine de *laTaillaPiedra*, causa d'affreux désastres et renversa en un instant les plus justes espérances.

Vers les trois heures et demie du soir, un boulet rouge qui s'était logé bien avant dans la muraille de cette batterie, mit le feu dans son blindage et dans les parties contiguës. En présence d'un tel danger, la sagesse prescrivait à l'officier, commandant de *la Tailla Piedra*, de se débarrasser de la poudre qu'il avait trop légèrement mise à sécher sur le pont; mais le besoin de munition qui était grand, l'envie de se signaler, lui firent oublier la prudence la plus vulgaire; le boulet, après avoir séjourné quelque temps dans l'intérieur de la muraille, y développa un embrasement, qui, étant parvenu jusqu'aux poudres, détermina une explosion dont le moindre résultat fut de mettre le désordre dans la ligne d'embossage.

Pour donner plus de régularité et de solidité à la ligne des batteries, on avait eu soin de fixer les machines entre elles et à peu de distance les unes des autres; aussi l'explosion de *la Tailla Piedra* mit le feu aux batteries adjacentes. L'incendie s'établit et gagna promptement une grande partie de la ligne d'embossage.

La nuit vint ajouter à l'horreur de cette situation et augmenter le désordre qui régnait partout. Les vaisseaux cessèrent leur feu, tandis que celui de la place, secondé par l'incendie, qui lui servait comme de point de mire, paraissait devenir plus animé et plus terrible. Il se maintint aussi vif pendant toute la nuit; au matin, la moitié des batteries se trouvaient à peu près consumées, le reste était en feu. Les alliés, dans le trouble de la nuit, ne surent pas détacher les batteries incendiées de celles qui ne l'étaient pas, de sorte que, d'une part, pressés par des chaloupes canonnières anglaises qui vinrent les foudroyer à portée de pistolet, et de l'autre, par la chaîne de feu qui gagnait toujours, ils évacuèrent les batteries restées intactes, qui ne tardèrent pas à brûler. Douze cents hommes périrent par cet accident, qui fit cesser le feu des deux côtés.

Comme il arrive toujours, les vaincus furent le sujet, de la part de l'opinion, des plus vives récriminations; on accusa hautement don Moreno. Pour sa justification, il se rejeta sur la précipitation avec laquelle on lui avait enjoint d'aller prendre son poste; si, en effet, il se fût embossé contre le Vieux-Môle et non entre le vieux et le nouveau, comme cela arriva, son feu eût été beaucoup plus décisif, et il aurait conservé la faculté de se retirer sans danger.

Les chaloupes canonnières ne répondirent pas non plus à l'attente générale, elles se tinrent à trop grande distance. Les deux amiraux eux-mêmes ne furent pas exempts d'une critique sévère, on les blâma d'avoir tenu leur flotte dans l'inaction pendant presque toute la durée de l'attaque. Etait-ce la faute des vents ou l'effet de secrètes jalousies entre les généraux de terre et de mer ? Ces passions, si mesquines devant les grands intérêts d'un pays, prennent trop souvent, dans le cœur de l'homme, la place du devoir.

Cette affaire ayant convaincu les alliés qu'un siége régulier de la place ne pouvait avoir d'issue favorable, les décidèrent à en faire le blocus. On savait que la garnison n'avait que pour très peu de jours d'approvisionnemens de bouche ; que l'amiral Howe avait été chargé par son gouvernement de tout risquer pour en faire le ravitaillement ; il importait que la flotte combinée y mît un empêchement absolu. En conséquence, l'amiral Cordova dut se résoudre à rester à l'ancre dans la rade ouverte d'Algésiras. On était au mois d'octobre, et la saison devenait de plus en plus mauvaise. Cordova, qui supposait avec raison que l'amiral Howe forcerait le détroit par un vent d'ouest frais, avait sagement calculé son plan d'attaque, qui consistait à appareiller à

l'apparition des Anglais, et à les forcer au combat pendant que ses plus petits vaisseaux tomberaient sur le nombreux convoi qu'Howe escortait. Le mauvais temps, si commun dans cette saison avancée, déjoua ses combinaisons et faillit lui faire perdre plusieurs vaisseaux.

Des vents variables de sud-ouest et d'ouest, accompagnés de temps à grains, firent rompre les câbles de dix vaisseaux et quatre s'abordèrent : *le Saint-Michel*, entraîné par la tempête, échoua sous Gibraltar et fut obligé d'amener son pavillon ; d'autres, pour éviter une perte imminente, donnèrent vent arrière dans la Méditerranée. Pendant cette nuit d'orage, l'armée navale anglaise parut à l'entrée du détroit. Le lendemain, 12 octobre, les vents d'ouest, qui l'avaient jusqu'alors poussée avec rapidité sur Gibraltar, calmèrent tout-à-fait. Les vaisseaux anglais ne pouvant maîtriser les courans qui portaient de l'ouest à l'est, furent entraînés dans la Méditerranée ; sept à huit transports et un vaisseau parvinrent à jeter l'ancre devant Gibraltar.

Cependant l'armée combinée, impatiente de se mesurer avec l'ennemi, venait de profiter, le 13 à midi, d'une brise de l'ouest-nord-ouest pour se mettre sur ses traces. Les deux armées se trouvèrent en présence plusieurs jours, contrariées alternativement par les calmes et une

brume épaisse ; Howe, avec une flotte moins nombreuse et des vaisseaux doublés en cuivre, devait, en pareille circonstance, primer de manœuvre l'armée combinée, dont les mouvemens manquaient en général d'ensemble et de célérité ; c'est ce qui arriva en effet. L'amiral anglais, profitant habilement de la brise d'est qui souffla bon frais, gagna, en quelques heures, plusieurs lieues sur les alliés, et vint, le 18, déposer à Gibraltar le reste de son convoi. Il hâta ensuite sa navigation vers l'ouest.

Ce n'était pas sans raison que la flotte anglaise regagnait ses ports ; les alliés, honteux de voir qu'elle leur échappait, faisait des efforts extraordinaires pour l'atteindre ; aussi quand, le 18 au soir, ils découvrirent l'ennemi à la sortie du détroit, il y eut, à bord des vaisseaux français et espagnols, un cri de triomphe comme après la victoire, tant était grand le désir d'en venir aux mains avec un vieil ennemi qu'on se croyait certain de vaincre. Les généraux alliés prescrivirent la chasse sans observer d'ordre. Le 20, à cinq heures du soir, l'armée combinée, rangée en ligne de bataille par rang de vitesse, commença le feu. Son avant-garde combattit seule, d'abord, une portion de la flotte anglaise ; mais comme au fur et à mesure que les vais-

seaux alliés se massaient à l'entour de leur avant-garde, ils menaçaient d'envelopper l'armée anglaise, Howe ne s'obstina pas à tenir tête, il força de voile et canonna en retraite. Une partie de la nuit se passa plutôt en escarmouche qu'en affaire sérieuse (1). Il y eut peu

(1) **Escadre anglaise**

Avant-garde.

Le Goliath.	74 canons.		Hyde Parker, junior.
Le Gange.	74	—	Fielding.
Le Royal-William.	84	—	Allen.
La Bretagne.	100	—	Barington, vice-amiral. Hill, capitaine de pavillon.
L'Atlas.	98	—	Vandeput.
Le Rubis.	64	—	Collins.
La Panthère.	60	—	Simonton.
Le Foudroyant.	84	—	Jervis.
L'Edgard.	74	—	Hotham.
Le Polyphemus.	64	—	Finch.
Le Suffolk.	74	—	Home.
Le Vigilant.	64	—	Douglas.

Corps de bataille.

Le Courageux.	74	—	Lord Mulgrave.
Le Crown.	64	—	Reeves.
L'Alexander.	74	—	Lord Lonford.
Le Samson.	64	—	Hervey.
La Princesse Royale.	98	—	Faulknor.
Le Victory.	100	—	Lord Howe, amiral. Leweson Gover, cap. de pav.
Le Blenheim.	98	—	Duncan.
L'Asia.	64	—	Bligh.

d'avaries de part et d'autre. Le lendemain matin les Anglais se trouvèrent à quatre lieues sous le vent des

L'Egmont.	74	—	Ferguson.
Le Queen.	98	—	Alexandre Hood.
La Bellone.	74	—	Onslow.

Arrière-garde.

Le Raisonnable.	64	—	Lord Hervey.
La Fortitude.	74	—	Keppel.
La Princesse Amélia.	84	—	Richard Hughes.
Le Berwick.	74	—	Philips.
Le Bienfaisant.	64	—	Howorth.
Le Dublin.	74	—	Dickson.
Le Cambridge.	84	—	Stewart.
L'Océan.	90	—	Milbanck, contre-amiral. Roger, capit. de pavillon.
L'Union.	90	—	Dalrymple.
Le Buffalo.	60	—	Holloway.
La Vengeance.	74	—	Mourtray.

Flotte combinée.

(L'astérisque indique les vaisseaux espagnols).

L'invincible.	110 canons.		De La Motte-Piquet, lieut.-génér. Le chev. de Rivière, cap. de pavill.
Le Guerrier.	74	—	Duplessis-Parscau.
Le Dictateur.	74	—	De la Clue.
Le Robuste.	74	—	De Nieuil.
Le Suffisant.	74	—	De Castellet.
* Le Guerrier.	70	—	
* L'Arrogant.	70	—	
* La Sainte-Elisabeth.	70	—	
* Le Saint-Ysidore.	70	—	

alliés; don Louis de Cordova se mit à leur poursuite; mais leur marche supérieure les mit en peu de temps hors de toute vue. L'amiral espagnol se décida alors à

* Le Saint-Laurent.	70	—	
Le Zodiaque.	74	—	Le chevalier de Langan.
* La Foudre.	80	—	Posada, chef d'escadre.
* Le Saint-Ysidore.	64	—	
* Le Ferme.	70	—	
* Le Terrible.	76	—	
* Le Saint-Vincent.	76	—	Ponce de Léon, chef d'escadre.
Le Royal-Louis.	110	—	De Beausset, chef d'escadre. Le marquis de Verdun, cap. de pav.
* Le Saint-Joachim.	70	—	
* La Castille.	64	—	
* Le St-Jean-Baptiste.	70	—	
* Le Saint-Just.	70	—	
* Le Vainqueur.	70	—	
* L'Espagne.	64	—	
* La Galice.	70	—	
* Le Sérieux.	70	—	
* Le Triomphant.	76	—	
* Le Brillant.	70	—	
* Le Septentrion.	64	—	
Le Majestueux.	110	—	Le vic. de Rochechouart, lieut.-gen. D'Entrecasteaux, cap. de pav.
L'Indien.	64	—	De Lambépin.
* Le Saint-Raphael.	70	—	
* La Sainte-Trinité.	110	—	Cordova, général. Daoiz, capitaine de pavillon. Massaredo, major.
La Bretagne.	110	—	Le commandeur de Dampierre.
L'Actif.	74	—	De Cillart de Suville.

aller mouiller à Cadix; Howe continua sa route et alla jeter l'ancre à Portsmouth.

Telle fut l'issue de cette gigantesque expédition que fit avorter une suite de malheurs, bien plus que l'habileté et le courage des ennemis. Il est à croire, cependant, que si les vaisseaux alliés avaient tous été doublés en cuivre, ils auraient vengé, par la défaite complète de l'armée navale anglaise, leur insuccès de Gibraltar. Ceci prouve combien il est important, pour une grande nation, de suivre, d'un œil attentif, les découvertes et les inventions qui peuvent donner ou enlever la victoire.

Les vaisseaux suivans n'ayant pu joindre les autres, à cause de leur mauvaise marche, ne furent pas à portée de prendre part au combat:

* L'Atlas.	70	canons.	
* Le Saint-Eugène.	70	—	
Le Mino.	54	—	
Le Terrible.	110	—	Le comte de Guichen, commandant l'avant-garde. De Saint-Riveul, capit. de pavillon.
Le Lion.			De Fournoue.
* La Conception.	94	—	Bonnet, command. l'arrière-garde. Osorno y Funès, capit. de pavillon.
* Le Saint-Ferdinand.	80	—	Gaston, lieutenant-général. Angulo, capitaine de pavillon.
* L'Afrique.	70	—	
Le Bien-Aimé.	74	—	De Cacqueray.
* Le Rusé.	60	—	
* L'Orient.	70	—	
* Le Saint-Julien.	66	—	

CHAPITRE XIII.

Le comte de Grasse. — Rodney. — Manœuvres des deux amiraux. — Le capitaine Douglas. — Belle manœuvre. — Combat. — Aversion des capitaines contre le comte de Grasse. — Désorganisation de notre flotte. — Intrépidité du comte de Grasse. — Journée funeste.

L'année qui venait de s'écouler avait été glorieuse pour la France; l'année 1782 fut au contraire marquée par des revers.

Les cours alliées revenaient au projet favori de la nation espagnole, qui était la conquête de la Jamaïque. Saint-Domingue était le rendez-vous général des forces de terre et de mer destinées à cette importante expédition. Déjà une flotte espagnole et un convoi de troupes y

étaient mouillés n'attendant plus que l'arrivée du comte de Grasse, que nous avons laissé à la Martinique et qui était chargé du commandement général de toutes ces forces. Cet amiral, informé qu'un convoi escorté par trois vaisseaux, avait fait voile de France pour les îles, retardait son départ, non seulement pour protéger son attérissage, mais pour se procurer les hommes et le matériel dont il avait besoin.

Son armée se composait alors de trente-trois vaisseaux et de plusieurs frégates. Au dire de tous les contemporains, jamais armée navale, depuis Louis XIV, n'avait été mieux partagée en officiers de choix ; on y citait des noms déjà distingués. M. de Bougainville était un navigateur célèbre, et les guerres du Canada avaient établi sa réputation de bravoure; le chevalier du Pavillon, de la Clochetterie, de Marigny, de Goimpy-le-Bègue, le chevalier d'Espinouse, le vaillant Descars, passaient pour les capitaines les mieux famés de la marine. Talens, bravoure, rien ne manquait à ces officiers, si ce n'est la première des vertus militaires, la discipline. Le plan du comte de Grasse consistait à réunir ses forces à celles des Espagnols pour opérer de concert contre la Jamaïque. Soixante vaisseaux et vingt mille hommes étaient plus qu'il n'en fallait pour chasser les Anglais des Antilles et assurer la

domination de l'Espagne et de la France dans ces parages. Il était permis de supposer qu'une fois la Jamaïque conquise, les autres îles anglaises tomberaient au pouvoir des vainqueurs et leur donneraient les moyens de porter en Amérique et dans le Canada l'excédant de leurs forces. L'exécution d'un semblable projet déterminait l'entière expulsion des Anglais de l'Amérique septentrionale, et rendait à la France un pays français encore et d'une haute importance commerciale.

Dans cet état de choses, Rodney, après une traversée ordinaire, était venu mouiller à la Barbade. Instruit du projet des alliés, il avait rassemblé toutes les forces navales de l'Angleterre aux Antilles; brave et présomptueux, Rodney ne se dissimulait pas toutes les difficultés de sa position. Hors d'état de résister sur mer aux alliés une fois réunis, il n'ignorait pas non plus que la Jamaïque et les autres îles se trouvaient dans l'impossibilité de se défendre avec succès contre leurs forces de terre. L'issue favorable de la campagne qui allait s'ouvrir, dépendait sans aucun doute de l'enlèvement du convoi français, et surtout il fallait empêcher la jonction des alliés. En un mot, aller à la rencontre de l'armée navale de France qui devait se trouver avec le convoi;

attaquer celui-ci, fort ou faible, et quoi qu'il en pût arriver, tel fut l'objet principal de Rodney.

Il se rendit au vent des îles françaises et s'étendit sur une ligne qui allait de la latitude de la Désirade jusqu'à celle de Saint-Vincent. Tenant ainsi la route fréquentée par les vaisseaux qui viennent d'Europe pour aller à la Martinique, ses navires légers, frégates et autres, furent disséminés dans un rayon de dix à douze lieues pour prévenir à temps de l'approche des Français et surveiller les mouvemens de leur convoi.

La prudence de M. de Mithon qui escortait la flotte marchande, déjoua une partie des calculs de Rodney. L'officier français, n'ayant pas eu connaissance de l'armée du comte de Grasse, et présumant que l'ennemi viendrait l'attendre au passage, gouverna au nord de la Désirade, et rangeant de très près et sous le vent la Guadeloupe et la Dominique, il entra sans accident au Fort-Royal. Rodney, qui s'était attendu à quelque succès éclatant, en apprenant l'entrée du convoi français à la Martinique, alla relâcher à Sainte-Lucie, point de première importance pour lui, puisqu'il pouvait de là suivre les moindres mouvemens des Français.

L'arrivée de M. de Mithon permettait d'agir au comte de Grasse; ses instructions, l'importance de l'expédi-

tion projetée, les dangers qui l'attendaient, sa propre gloire enfin, tout lui faisait une loi de faire une jonction que Rodney, avec son emphase habituelle, déclarait impossible. Confiant donc le convoi aux vaisseaux *le Sagittaire* et *l'Experiment*, il appareilla le 8 avril 1782, avec toute sa flotte et cingla vers Saint-Domingue. Mais, au lieu de prendre la voie ordinaire, il préféra gouverner un peu au nord, longeant de très près toutes les îles. Cette direction était prudente et convenait au genre d'expédition dont il était chargé; elle lui assurait, en toute circonstance, le vent sur l'ennemi et l'entrée de Saint-Domingue.

Dès que les croiseurs anglais eurent signalé la sortie de l'armée française, Rodney mit à la voile avec trente-trois vaisseaux et accourut à sa rencontre. Le 9, le comte de Grasse, en cherchant à doubler la côte nord de la Dominique, aperçut, à deux heures du matin, dans la partie occidentale de cette île, la flotte anglaise qui manœuvrait pour l'approcher. M. de Grasse, prévoyant une affaire, ordonna à *l'Experiment* de mouiller avec le convoi, à la Guadeloupe, qui était sous le vent à petite distance. Il ventait bonne brise de nord-est-quart-est variable à l'est. A cinq heures du matin, l'escadre française louvoyait bord sur bord dans le canal qui sépare la

Dominique et la Guadeloupe ; la flotte anglaise, abritée par la terre, gouvernait à peine, mais à mesure que ses vaisseaux doublaient la pointe de l'île, on la voyait prendre le vent et s'étendre rapidement dans la largeur du canal. (Position 1.) (1)

Dans cette situation, les deux armées s'établirent en ordre comme elles purent. Rodney fit le signal de se préparer au combat, de former la ligne à deux encâblures de distance d'un vaisseau à l'autre, et de faire route. Le comte de Grasse signala l'ordre de bataille tribord amures en se formant sur les vaisseaux du vent. A neuf heures trois quarts, par l'effet des courans ou plutôt à cause de la supériorité de marche de l'ennemi, quinze à vingt de ses vaisseaux vinrent canonner la division du marquis de Vaudreuil et une partie du corps de bataille. Cependant, comme l'arrière-garde de la flotte anglaise était encore sous la Dominique, Hood, commandant de l'avant-garde, mit en panne et fut bientôt dépassé par l'escadre française qui avait fait route.

(1) **Escadre française.**

Avant-garde. — Ordre naturel.

Le Pluton.	74	canons.	D'Albert de Rions.
Le Marseillais.	74	—	De Castellane-Majastre.
Le Duc de Bourgogne.	80	—	Le chevalier d'Espinouse.

Jusqu'à onze heures, plusieurs vaisseaux anglais rallièrent Hood, qui diminuait et augmentait de voiles

Le Caton.	64	—	De Frammont.
La Bourgogne.	74	—	Le chevalier de Charitte.
Le Triomphant.	80	—	Marquis de Vaudreuil, comm. Le chev. Du Pavillon, cap. de p.
Le Magnifique.	74	—	Makarty-Macteigue.
Le Conquérant.	74	—	De La Grandière.
Le Réfléchi.	64	—	De Médine.
Le Magnanime.	74	—	Le Bègue.
Le Destin.	74	—	Du Maitz de Goimpy.
Le Diadème.	74	—	De Monteclerc.
	Corps de bataille.		
Le Glorieux.	74	—	Le vicomte d'Escars.
Le Sceptre.	64	—	Le comte de Vaudreuil.
L'Eveillé.	64	—	Le Gardeur de Tilly.
La Couronne.	84	—	De Mithon.
La Ville-de-Paris.	104	—	Le comte de Grasse, général. De La Villéon, cap. de pavill. De Vaugiraud, major.
Le Languedoc.	80	—	Le baron d'Arros.
Le Dauphin-Royal.	70	—	De Montperoux.
Le César.	74	—	De Marigny.
L'Hector.	74	—	De la Vicomté.
	Arrière-garde.		
Le Jason.	64	—	Le chevalier de Villages.
Le Citoyen.	74	—	De Thy.
Le Brave.	74	—	D'Amblimont.
Le Scipion.	74	—	Clavel.
L'Ardent.	64	—	De Gouzillon.
Le Zélé.	74	—	Le chevalier de Gras-Préville.

alternativement, pour se maintenir à bonne distance des Français, mais alors il hâta sa marche. Le marquis

L'Auguste.	80	—	De Bougainville, commandant. De Castellan, capit. de pavillon.
Le Northumberland.	74	—	De Saint-Cezaire.
Le Palmier.	74	—	De Martelly de Chautard.
Le Souverain.	74	—	De Glandevès.
Le Neptune.	74	—	Renaud d'Aleins.
L'Hercule.	74	—	De La Clochetterie.

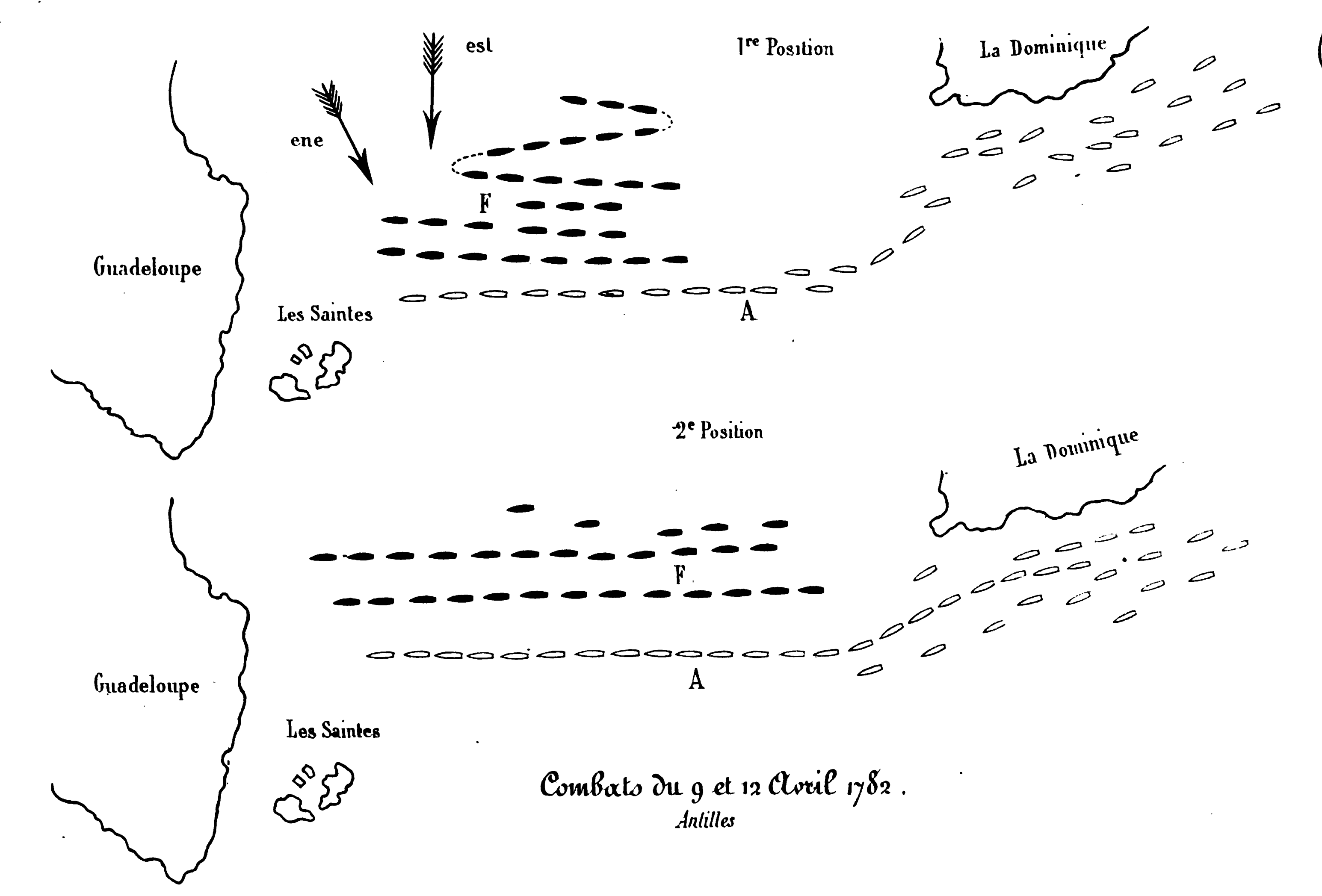
Escadre française.

Avant-garde.

Le Royal-Oak.	74 canons.		Burnett.
L'Alfred.	74	—	Bayne.
Le Montagu.	74	—	Bowen.
L'Yarmouth.	64	—	Parry.
Le Vaillant.	74	—	Goodall.
Le Barfleur.	90	—	Samuel Hood, vice-amiral. Knicht, capitaine de pavillon.
Le Monarch.	74	—	Reynolds.
Le Warrior.	74	—	Wallace.
Le Belliqueux.	64	—	Sutherland.
Le Centaure.	74	—	Inglefield.
Le Magnificent.	74	—	Linzee.
Le Prince William.	64	—	Wilkinson.

Corps de bataille.

Le Bedfort.	74	—	Edmud Affleck.
L'Ajax.	74	—	Charrington.
Le Repulse.	64	—	Dumaresque.
Le Canada.	74	—	Cornwallis.
Le Saint-Albans.	64	—	Inglis.
Le Namur.	90	—	Fanshaw.



Combats du 9 et 12 Avril 1782.
Antilles

de Vaudreuil venait de mettre en panne. Ces deux mouvemens accomplis coup sur coup, reportèrent Hood par le travers sous le vent de notre armée, qui était formée sur deux colonnes; l'action s'engagea vivement et dura jusqu'à deux heures. (Position 2.)

Comment ne pas regretter la manière dont se termina ce combat, où les hasards si nombreux de la navigation étaient tous en faveur du comte de Grasse.

Le Formidable.	98	—	Rodney, amiral. Charles Douglas, cap. de pavil.
Le Duke.	98	—	Gardner.
L'Agamemnon.	64	—	Caldwell.
La Résolution.	74	—	Manners.
Le Protée.	64	—	Buckner.
L'Hercule.	74	—	Savage.
	Arrière-garde.		
L'America.	64	—	Samuel Thompson.
Le Russel.	74	—	Saumarez.
Le Fame.	74	—	Barbor.
L'Anson.	64	—	Blair.
Le Torbay.	74	—	Gidouin.
Le Prince Georges.	98	—	Williams.
La Princesse.	70	—	Drake, contre-amiral. Knatchbull, capit. de pavillon.
Le Conqueror.	74	—	Balfour.
Le Non-Such.	64	—	Truscott.
L'Alcide.	74	—	Charles Thompson.
L'Arrogant.	74	—	Cornish.
Le Marlborough.	64	—	Penny.

Pendant que son avant-garde luttait avec succès contre le vice-amiral Hood, et que Rodney et une partie de ses vaisseaux se trouvaient retenus à distance par les calmes, le comte de Grasse, en faisant arriver sur l'ennemi, le doublait et l'enveloppait; mais, préoccupé des grands projets que son gouvernement avait conçus, il laissa échapper une occasion unique d'écraser son ennemi. Après avoir forcé Hood d'arriver, il prit babord amures en s'élevant au vent.

Quand tout semblait favoriser ses combinaisons; que l'ennemi, par suite des avaries de quelques uns de ses vaisseaux, commençait à craindre de ne pouvoir l'atteindre, et qu'enfin *l'Expériment* et le convoi poursuivaient leur route selon les ordres qu'ils avaient reçus, divers accidens plus funestes les uns que les autres, empêchèrent le succès de ses manœuvres et le jetèrent dans un trouble d'esprit qui, de faute en faute, fut la principale cause de tous nos malheurs.

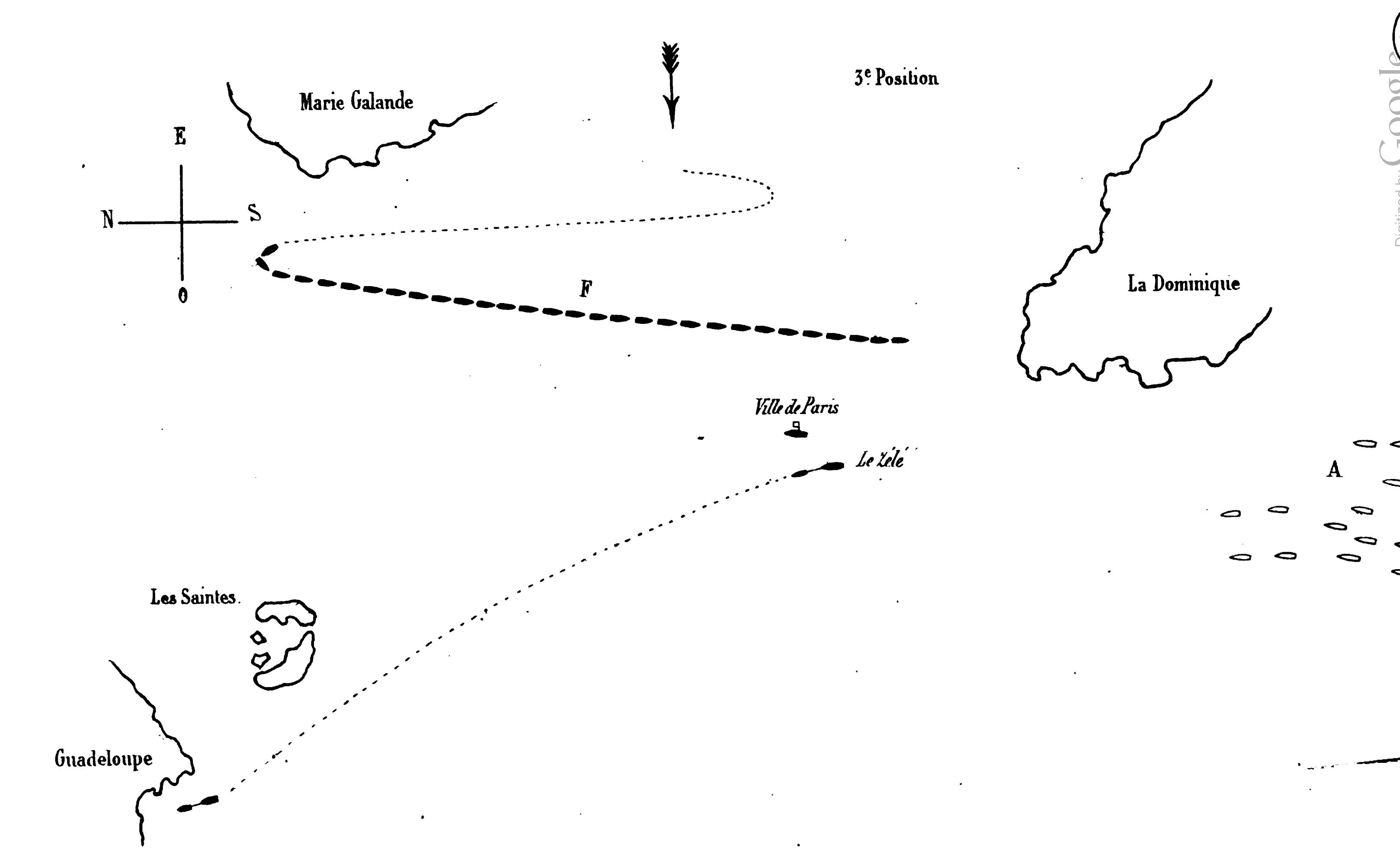
Dans la nuit du 10 au 11, le vaisseau *le Zélé* aborda *le Jason*, lui brisa ses porte-haubans et le contraignit à se rendre à la Guadeloupe pour se radouber. Plusieurs heures après, ce même navire, en se réparant, et *le Magnanime*, en repassant un mât de hune, se souventèrent considérablement; quelques vaisseaux anglais

s'approchèrent assez près d'eux pour que le comte de Grasse, les jugeant en péril, crût devoir laisser porter pour les protéger. Par ce mouvement, qui, dit-on, n'était pas urgent, il dégagea les deux vaisseaux, mais il perdit une avance précieuse sur Rodney, qui désespérait de le joindre. Le vaisseau *le Caton* quitta aussi l'armée pour cause d'avaries graves dans son artillerie.

Cependant ces divers accidens n'étaient pas assez décisifs pour que le comte de Grasse ne pût pas espérer d'échapper à la poursuite de l'ennemi. Le 12 avril, vers deux heures du matin, pendant en effet que la flotte française courait ses dernières bordées pour passer au vent de la Guadeloupe, *le Zélé* et *la Ville de Paris* s'abordèrent. Ces deux vaisseaux, un instant abandonnés à eux-mêmes, dérivèrent beaucoup, surtout *le Zélé*, qui, ne pouvant pas manœuvrer, se mit à la remorque de la frégate *l'Astrée*. Ce vaisseau, quoique bien sous le vent de son armée, se trouvait encore fort éloigné de la flotte anglaise, dont la tête restait au sud de *la Ville de Paris*, à trois lieues environ de distance. Il ventait bonne brise d'est; *le Zélé* filait à la remorque de *l'Astrée* de cinq à six nœuds, et avait, en raison de son élévation au vent, la certitude de gagner la Guadeloupe! « Tout le monde le voyait ainsi, » dit un témoin oculaire, tout le monde,

excepté l'amiral, qui, après bien des hésitations, donna l'ordre à l'armée de laisser porter et de courir babord amures. On prétend que le comte de Grasse prit le parti d'arriver, parce que la veille une manœuvre semblable avait préservé le vaisseau *le Magnanime* de l'attaque des Anglais. Il était six heures et demie du matin quand l'ordre fut donné d'arriver tout à la fois.

Mais, par une combinaison difficile à expliquer, le comte de Grasse, au lieu de prendre les mêmes amures que *le Zélé*, crut devoir former son armée en bataille au bord opposé à l'ennemi. (Position 3.) Cependant l'allure tribord était la seule à prendre et offrait plusieurs avantages : 1° L'armée française restait libre de n'engager l'action qu'autant que *le Zélé* se fût trouvé compromis ; 2° il était présumable qu'elle éviterait un combat inutile ou dangereux, puisqu'une partie des vaisseaux anglais se trouvaient dans les calmes, à bonne distance du gros de leur flotte ; 3° enfin l'allure tribord n'avait pas, en cas d'attaque, le grave inconvénient de celle de babord, attendu qu'avec les vents variables, comme ceux qui soufflaient, l'armée au vent, qui engage le combat à contre-bord, risque d'être coupée, comme cela arriva du reste, par celle de dessous le vent qui peut profiter mieux que l'autre des moindres variations


3e Position
Marie Galande
E
N
S
O
F
La Dominique
Ville de Paris
Le Zèle
A
Les Saintes
Guadeloupe

de la brise. Le chevalier du Pavillon, capitaine du *Triomphant* et major du marquis de Vaudreuil, ne pouvait en croire ses yeux: « Quel mauvais génie a donc inspiré l'amiral? » dit-il avec tristesse à ceux qui l'entouraient.

Cependant Rodney, qui venait de donner l'ordre à ses vaisseaux de cesser une chasse inutile, hâtait la formation de son armée en ligne de bataille tribord. Par l'effet d'un bonheur qui lui était particulier, les vents d'est varièrent vers le sud et lui permirent de faire gouverner sur le corps de bataille de la flotte française. Vers sept heures un quart, *le Zélé* se trouvait à quatre lieues des deux armées, rien n'était encore compromis.

Le comte de Grasse, en prenant les amures à tribord par un virement tout à la fois, évitait un combat qu'il n'était plus de son devoir d'accepter. Les circonstances, qui avaient été si favorables pour lui dans la journée du 9, étaient actuellement contre lui; outre le désavantage de la position, il n'avait plus que trente-un vaisseaux à opposer aux trente-six de l'ennemi. C'était une raison plus que suffisante pour le détourner de tout projet d'attaque. Dans une autre circonstance, cet officier général n'eût sans doute pas manqué à sa prudence ordinaire; mais il n'ignorait pas les discours blessans que des officiers

indisciplinés tenaient sur son compte, il ne sut pas les dédaigner, et c'est ainsi, qu'entraîné par les susceptibilités puériles de son amour-propre froissé, il sacrifia et sa gloire et les intérêts sacrés de son pays. Vers huit heures, les vents vinrent à l'est. Le comte de Grasse était sur sa dunette, tour à tour les yeux avidement fixés sur *le Zélé* et la flotte anglaise; de sombres pensées agitaient son âme, il fallut l'avertir que les vents avaient varié; cédant alors à l'influence de sa destinée, il ordonna à l'armée d'arriver de quatre quarts, en gouvernant au sud-sud-ouest.

Sous cette allure, *le Northumberland*, cinquième vaisseau de la ligne française, au lieu de n'arriver que de quatre quarts, laissa porter vent arrière sur le gros de l'armée anglaise. Le vaisseau *l'Auguste*, matelot du *Northumberland*, imita ce mouvement, en sorte que bientôt, par la différence des directions, le désordre se mit dans la ligne française. Pourtant la manœuvre du *Northumberland* trouvait de nombreux imitateurs. Si, dans cette circonstance, M. de Bougainville, commandant l'avant-garde, ordre renversé, eût fait gouverner sur le centre de l'armée ennemie, comme faisait *le Northumberland*, et que M. de Vaudreuil, avec l'arrière-garde, eût prolongé au vent et sous le vent l'avant-garde anglaise,

4e. Position
est
F
A
* Ville de Paris.
* * . Dauphin Royal.

Rodney pouvait éprouver un échec considérable. Malheureusement M. de Bougainville, soit qu'il crût devoir obéir littéralement au signal de l'amiral, soit qu'il ne comprît pas la manœuvre du *Northumberland*, signala la route au sud-sud-ouest. Les deux armées se trouvaient à portée de canon, quelques vaisseaux des deux avant-gardes avaient commencé le feu. C'est alors que le corps de bataille et l'arrière-garde de la flotte française prirent les eaux de leur avant-garde. Notre armée formait une grande courbe dont *le Dauphin-Royal* pouvait être le centre. Une partie des vaisseaux étaient en échiquier, le gros de la flotte était beaupré sur poupe. (Position 4.)

C'est à sept heures cinquante minutes que le premier coup de canon fut tiré. Un instant après, le comte de Grasse signala à l'avant-garde de serrer l'ennemi au feu et d'augmenter de voiles. Il s'ensuivit que l'angle, que formait l'armée, devint plus aigu, que la ligne s'allongea, qu'elle perdit de sa force et que les lacunes qui, existaient déjà, furent plus considérables.

Cependant le comte de Grasse, qui sentait les dangers de sa position, essaya de rallier l'armée; plusieurs signaux furent ordonnés, mais sans succès : les vents, qui

se montrèrent si contraires à notre flotte, venaient encore de varier en passant au sud-est, ce qui augmenta le désordre de la ligne française. L'action devenait à chaque minute plus générale et plus décisive, la voix du chef perdait de son autorité; comme il arrive toujours dans de telles circonstances, les plus braves et ceux qui étaient le plus pénétrés de leur devoir, résolurent de mourir glorieusement pour la défense du drapeau qui allait se couvrir d'un voile funèbre. Le premier des capitaines qui succombe est le chevalier du Pavillon. Ce brave officier tombe aux pieds du jeune Eymeriau et du chevalier de la Panouse, qui s'empressent de le faire porter dans sa chambre. « Messieurs, dit-il, ne me plaignez pas, puisqu'en mourant je n'aurai pas la douleur de voir les désastres qui se préparent (1). »

Rodney avait mis à profit la variation de la brise pour serrer le vent; quoiqu'il fît presque calme, ses vaisseaux cependant s'avançaient en bon ordre et prolongeaient successivement à tribord notre arrière-garde qui les canonnait vivement.

Vers neuf heures et demie, *le Glorieux* perdit tous

(1) Le chevalier du Pavillon réunissait à la science et à la pratique toutes les vertus qui font l'homme de bien et le guerrier. Il avait refusé le grade d'officier-général que lui offrait le roi d'Espagne.

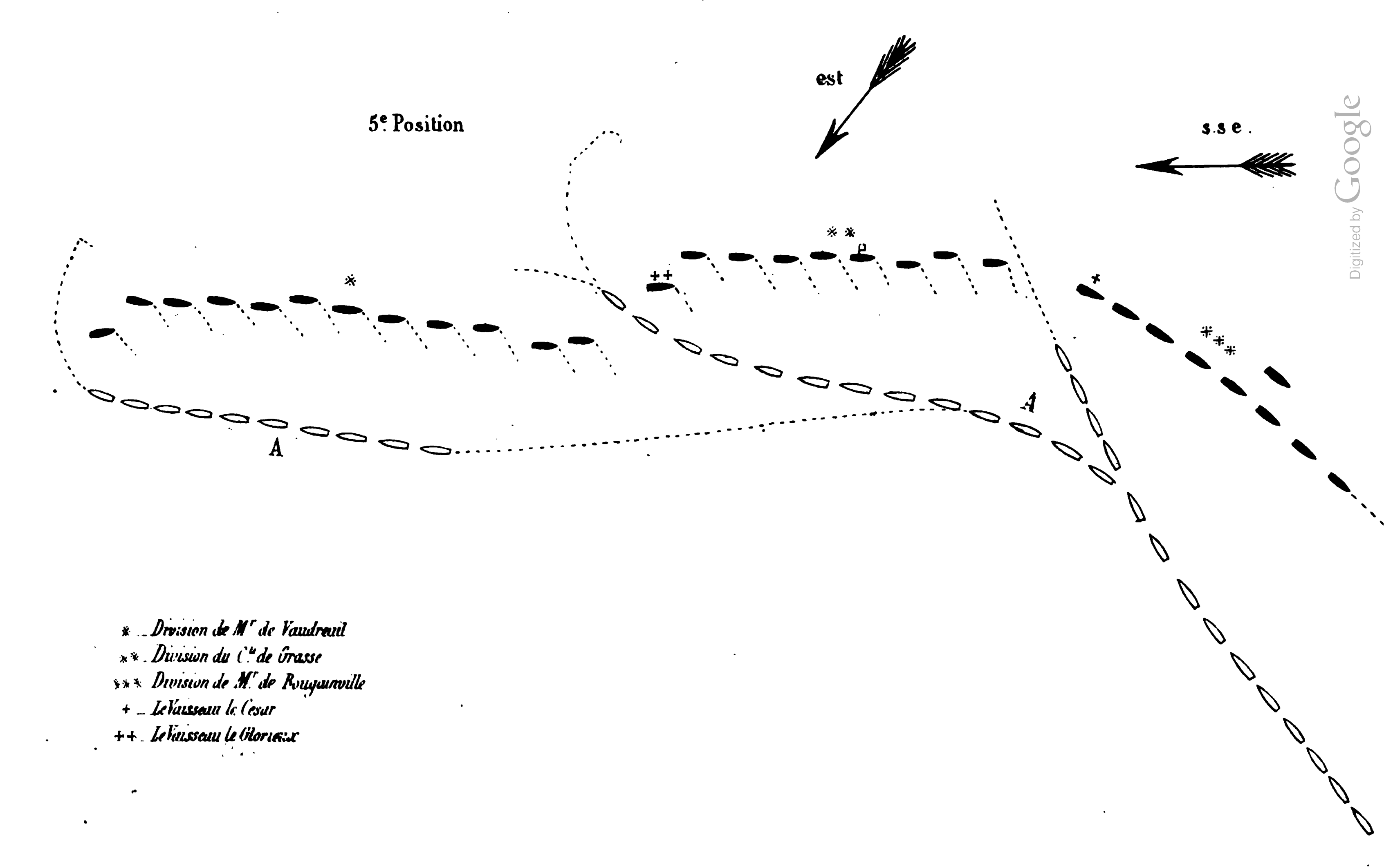
ses mâts, son matelot fit chapelle. Ces deux accidens mirent un intervalle considérable dans la ligne française. Pour comble de malheurs, les vents passèrent subitement au sud-sud-est. Le corps de bataille et l'arrière-garde de notre armée, pour éviter de faire chapelle, arrivèrent jusqu'à l'ouest-sud-ouest et tombèrent sous le vent. L'avant-garde, gouvernant largue pour serrer l'ennemi au feu, ne fut pas exposée à masquer ; mais les mouvemens forcés ou naturels, que suivirent nos trois divisions, rompirent notre ligne en plusieurs endroits, y causèrent le plus grand désordre et furent une des causes de la perte de la bataille. L'amiral Rodney, sur *le Formidable*, faisant remarquer du doigt à Douglas, son capitaine de pavillon, cette heureuse circonstance, lui dit : « Nos chances sont bonnes, capitaine. — Sans doute, reprit celui-ci, mais meilleures si vous voulez. — Comment? — Je vais vous le dire : Serrez le vent ! s'écrie aussitôt le capitaine, s'adressant à l'officier de manœuvre. — Mais, Douglas, que faites-vous? » Rodney n'avait par achevé sa phrase qu'il comprenait le but de cette manœuvre.

Bientôt, en effet, *le Formidable*, *l'Agamemnon* et *le Duke* pénétraient dans la ligne française en arrière du

Glorieux qu'ils achevaient de désemparer, et se répandaient les uns au large, les autres tout le long de nos vaisseaux de queue qu'ils mettaient entre deux feux.

Peu après le vice-amiral Hood, avec une partie de l'arrière-garde anglaise, coupa notre ligne en arrière du *César*, mais en prolongeant trop sa bordée. Les autres vaisseaux de cette division laissèrent à tribord le corps de bataille français et se portèrent au secours de leur avant-garde et de Rodney. Dans cette situation, l'escadre de M. de Bougainville conservait seule de la régularité dans sa ligne ; dans les deux autres régnait la plus affreuse confusion. Le corps de bataille de notre armée se trouvant, par la manœuvre de Hood, privé d'ennemis, se rallia de son mieux, mais toujours maîtrisé par les vents variables et faibles, il se sous-venta de plus en plus.

Cependant la brise de sud-sud-est qui était tout-à-fait tombée, venait de fraîchir et permettait aux vaisseaux de manœuvrer. Mais comme si la fortune devait en tout seconder l'ennemi, le vent à l'endroit où se trouvaient les divisions Rodney et Hood était plus fort et facilita merveilleusement les mouvemens de ces deux amiraux, qui cherchaient à entourer une partie de notre armée. Le comte de Grasse essaya de rallier ses trois divisions à l'ordre de bataille, babord amures, mais inutilement ;


5e Position
est
s.s.e.
A
A
* _ Division de Mr de Vaudreuil
** _ Division du Cte de Grasse
*** _ Division de Mr de Bougainville
+ _ Le Vaisseau le César
++ _ Le Vaisseau le Glorieux

il ne fut pas plus heureux dans d'autres signaux qu'il ordonna. L'avant-garde, ordre renversé, cherchait à tenir le vent à mesure qu'elle n'avait plus d'ennemis à combattre. Elle fut portée ainsi au vent des vaisseaux *le Citoyen, l'Hector* et *le César*. Le corps de bataille et l'arrière-garde faisaient mine de vouloir se réunir, mais leurs mouvemens étaient désordonnés et se ressentaient de l'esprit de trouble qui régnait à bord de nos vaisseaux. Cependant rien encore n'était désespéré. Plusieurs vaisseaux anglais, en prolongeant trop leur bordée, s'étaient séparés du gros de leur armée. La division Hood usait ses forces sur *le Citoyen, l'Hector* et *le César*. Une autre division cherchait à entourer *la Ville de Paris* et d'autres vaisseaux qui la défendaient. Enfin une fraction du corps de bataille anglais et de l'escadre Hood gouvernait sur notre avant-garde qui se trouvait en panne, babord amures.

Dans tous les différens mouvemens des Anglais, on voyait qu'ils avaient aussi le projet de prendre le vent sur nous, faisant de *la Ville de Paris* le point où tous devaient plus ou moins converger. Partout chez les ennemis régnaient la subordination et la haine du nom français; chez nous, l'indiscipline, le mécontentement et la défiance à l'égard du chef. Officiers généraux et

capitaines, livrés à leurs propres inspirations, n'écoutaient plus que le sentiment particulier qui les animait. Les uns tenaient le vent en ordre de bataille, au lieu de se porter du côté de *la Ville de Paris;* les autres ne savaient quel parti prendre.

Vers trois heures, trente vaisseaux anglais environ s'étant formés au vent, en angle très ouvert, mais dont les extrémités se resserraient de plus en plus, gouvernèrent sur *la Ville de Paris*, chassant sur leur route tous les vaisseaux français qui étaient restés en arrière. Arrivés à l'endroit où étaient *le César*, *l'Hector* et *le Citoyen*, plusieurs de leurs vaisseaux se détachèrent pour les combattre. Il en fut de même pour *le Glorieux* qui, sans mâts, était le jouet d'une brise inégale. Nos vaisseaux montrèrent le plus grand courage. Quelque temps le vaisseau anglais *le Centaure* se prit, vergue à vergue, avec *le César*; M. de Marigny, qui le commandait, déterminé à mourir plutôt que d'amener son pavillon, le fit clouer à un tronçon de mât qui restait encore; il fut tué. Son successeur se défendit avec la même bravoure. Rasé comme un ponton, ses pièces démontées, *le César* dut céder au nombre. *L'Hector* se battit contre trois et ne se rendit qu'ayant six pieds d'eau dans son faux-pont.

6e Position

* _ Le César et l'Hector.
** _ Le Glorieux.
*** _ L'Ardent.
**** _ Le Triomphant.
***** _ Avant garde franc.se ordre renversé.
sse
Angle de chasse de l'Armée Anglaise.
A
F
ono

L'armée anglaise avançait toujours ; *le Souverain*, qui était venu porter secours au *César*, lui échappait à grand' peine. La flotte française, forcée de se masser à mesure que l'angle de bataille ennemi se fermait, prenait chasse à l'ouest-nord-ouest. La division de M. de Bougainville, qui avait le moins souffert, se mettait en tête et se couvrait de voiles. Dans cette situation désespérée, le comte de Grasse multipliait les signaux. Il ordonna à l'armée, 1° de tenir le vent ; 2° de se former en bataille par rang de vitesse en serrant le vent ; 3° de se former en bataille tribord amures. A cinq heures, *la Ville de Paris* fut attaquée et peu après entourée. M. de Grasse, se croyant abandonné, voulait mourir, mais cette dernière consolation lui fut refusée. Enveloppé par six vaisseaux, il faisait une résistance héroïque. *La Bourgogne, la Couronne* et *le Languedoc* essayèrent de le secourir. Dès l'instant que la déroute était générale, que pouvait faire le dévoûment de quelques vaisseaux ? Vers cinq heures et demie, le marquis de Vaudreuil, jugeant qu'il n'y avait aucun espoir de sauver l'amiral, prit le parti douloureux de l'abandonner. Il se dirigea sur le gros de l'armée française, signalant l'ordre de ralliement.

Bientôt après *la Ville de Paris*, accablée par le nombre, démâtée de tous ses mâts, sans boulets ni mitraille,

allait couler sous les efforts de l'ennemi. Les officiers proposèrent alors au comte de Grasse de se rendre. « Avez-vous envoyé mon argenterie à l'ennemi (1)? » s'écria-t-il. Enfin, il fallut céder à des circonstances impérieuses. A six heures et demie du soir, le premier vaisseau amiral d'une armée navale de France se rendit, après avoir combattu depuis huit heures du matin jusqu'à la nuit.

Comme toujours, la bravoure de plusieurs de nos capitaines sauva l'honneur de nos armes et peut-être l'armée entière. Rodney ne put nous enlever que les vaisseaux *la Ville de Paris*, *l'Hector*, *l'Ardent*, *le Glorieux* et *le César*, dont il lui fut impossible de tirer le moindre parti (2).

MM. du Pavillon, de Saint-Césaire, le vicomte d'Escars, de la Clochetterie, de La Vicomté, capitaines de vaisseau, une foule d'officiers et de matelots, perdirent la vie dans cette journée funeste.

(1) Historique.

(2) Tous ces vaisseaux eurent la fin la plus déplorable : le *César* sauta en l'air au milieu de la nuit pendant une révolte de l'équipage français. *L'Hector* coula sur le banc de Terre-Neuve après un combat très vif contre les frégates *l'Aigle* et *la Gloire*. *La Ville-de-Paris* et le *Glorieux* périrent corps et biens en revenant en Europe. *L'Ardent* gagna Antigoa, mais il fut condamné.

Rodney, quoique très maltraité, tenait à profiter de la victoire. Les Français, dans le désordre de la déroute, lui offraient d'autres avantages s'il parvenait à les joindre. La nuit, à la faveur d'une brise de terre, il s'approcha de la Guadeloupe. Le lendemain il fit calme ; il envoya reconnaître les rades et les baies où auraient pu se réfugier les vaisseaux fugitifs. Ses recherches n'amenèrent aucun résultat. Il supposa alors que l'armée française avait dû, par les deux directions principales qu'elle avait suivies, se partager en deux pelotons, dont un avait certainement fait route pour Saint-Domingue ; il prescrivit en conséquence au vice-amiral Hood de se diriger vers cette île. Pour lui, après avoir exploré les îles voisines du champ de bataille, il devait se rendre au cap Tiberon, qu'il désigna à Hood comme le point de ralliement général. Tous les deux se promirent de se tenir à une journée au plus l'un de l'autre.

Nous avons vu que le marquis de Vaudreuil, un peu avant la prise de *la Ville de Paris*, avait quitté le champ de bataille, suivi de quelques vaisseaux. Cet officier général étant parvenu à en rassembler, les jours suivans, une quinzaine, s'était dirigé sur Saint-Domingue, où il arriva sans obstacle. M. de Bougainville s'était réfugié à Saint-Eustache. Les deux amiraux anglais, soit que l'état

de leurs vaisseaux ne leur eût pas permis de hâter leur navigation, soit qu'ils eussent éprouvé des accidens de mer, ne mirent pas toute la célérité possible dans la poursuite des Français. Hood rencontra cependant et prit le 19 avril, au passage de la Mona, une frégate et une corvette, et les vaisseaux *le Caton* et *le Jason*, qui, sans appréhension, avaient remis à la voile de la Guadeloupe pour Saint-Domingue.

Les Anglais, après cette capture, parurent aussi affaiblis que les Français; au lieu de chercher à profiter de leur stupeur, ils allèrent mouiller à la Jamaïque, où ils restèrent dans une inaction absolue, sans oser même contrarier les mouvemens des différentes expéditions que nous fîmes à cette époque. Malgré nos revers, le marquis de Vaudreuil se trouvait à Saint-Domingue vers la fin d'avril, avec des forces encore imposantes; il avait vingt-trois vaisseaux, qui, réunis aux seize espagnols, formaient une superbe flotte. Avec de telles ressources et les vingt mille hommes de troupes qui étaient toujours prêts, il ne fallait que vouloir pour venger l'échec du 12 avril et conquérir la Jamaïque. Le marquis de Vaudreuil, brave et digne officier, manquait de cette fermeté qui trouve, dans le malheur même, les inspirations du courage. Il n'entreprit rien qui fût digne du pays qu'il re-

présentait ; il forma trois divisions de son armée : l'une, réunie à quelques vaisseaux espagnols, escorta un convoi qui partait pour l'Europe ; l'autre, sous les ordres de l'illustre Lapérouse, se rendit dans les mers du nord de l'Amérique ; avec le reste de la flotte, au nombre de quatorze vaisseaux et quelques frégates, il se dirigea vers les provinces insurgées, où son apparition, le 10 août, jeta l'alarme dans tous les postes occupés par les Anglais.

Deux convois, chargés, l'un de troupes, l'autre de munitions de guerre et de bouche pour New-York, au moment d'arriver à leur destination, se réfugièrent en désordre à Halifax. Une habile diversion, simulée par les alliés, sur Charlestown et Savannah, fit croire au généralissime anglais qu'il allait être attaqué par terre et par mer ; s'exagérant les dangers de sa position et redoutant, peut-être, le sort de lord Cornwallis, il évacua ces deux places pour se retirer à New-York. M. de Vaudreuil alla mouiller à Boston.

Les besoins de tout genre de la flotte française lui interdirent l'offensive ; dans un de ses fréquens appareillages elle perdit le vaisseau *le Magnifique*, qui s'échoua sur une roche à l'entrée du port (1). Le marquis de

(1) Les Américains, pour dédommager la France de cette perte, firent construire à leurs frais l'*América* de 64.

Vaudreuil passa l'hiver à Boston, s'efforçant de rendre de plus en plus étroite notre alliance avec les insurgés.

M. de Lapérouse, sur le vaisseau *le Sceptre* avec les frégates *l'Astrée* et *l'Engageante*, aux ordres de MM. de Langle et de la Jaille, portant M. de Rostaing, qui commandait un détachement de soldats, alla dans la baie d'Hudson, pour y détruire les établissemens anglais. Il rencontra beaucoup d'obstacles ; le plus grand fut la saison avancée. Il parvint cependant à incendier les comptoirs de Wales et d'York, dont la perte fut estimée 10 à 12 millions; le gouverneur et la garnison se rendirent prisonniers de guerre.

C'est alors que le gouvernement anglais, mécontent de la conduite de Rodney, et ignorant encore l'événement du 12 avril, nomma l'amiral Pigot au commandement de sa flotte d'Amérique. Rodney, instruit de son remplacement, partit pour l'Europe, emmenant son illustre prisonnier ; c'était donner un éclatant démenti aux imputations dont il avait été l'objet, de la part de la chambre des lords. Il arriva en Angleterre quelques jours après que la nouvelle de sa victoire se fût répandue. Cet homme, auquel on réservait les derniers outrages, fut reçu avec des transports de joie incroyables; le peuple de Londres accueillit également

bien le comte de Grasse; les Anglais admiraient, en lui, le courage malheureux.

En France, la nouvelle de cette journée funeste produisit la plus douloureuse sensation. A de beaux succès, aux plus brillantes espérances succédaient des catastrophes qui semblèrent d'abord irréparables; mais, léger et naturellement brave, le peuple français reprit bientôt sa confiance accoutumée.

Pour réparer ces désastres, on mit douze vaisseaux sur les chantiers. Les frères du roi, les Etats de Bourgogne, la ville de Paris, le commerce de Bordeaux, de Lyon et de Marseille, s'engagèrent à fournir chacun un vaisseau de cent canons. Des particuliers offrirent des sommes considérables. Le roi accepta les offres des premiers, mais il refusa celles des derniers, ne voulant pas augmenter les charges que supportaient ces généreux citoyens. Notre France est capable de toutes les vertus, même du patriotisme le plus pur; mais il a fallu, en général, que l'impulsion première lui vînt de l'Etat lui-même, et que son enthousiasme reçût une haute direction.

Dans les combats particuliers, nos marins, quelquefois vaincus, n'en soutenaient pas moins bien l'honneur du pavillon.

Van Stabel, depuis officier général distingué dans la marine de la république, et déjà cité, commandait le corsaire de Dunkerque, *le Robecq* de dix-huit canons, lorsque, près d'Ambleteuse, il fut joint, le 24 avril 1782, par la frégate anglaise *le Crocodile* de trente-quatre canons. Le combat s'engagea à six heures du soir et dura jusqu'à dix heures et demie avec un acharnement égal de part et d'autre. Van Stabel, sans s'inquiéter de la supériorité de l'ennemi, tenta l'abordage à différentes reprises, l'Anglais l'évita avec soin; on se battit plusieurs heures à la petite portée de pistolet, jusqu'à ce que la frégate anglaise arrivât vent arrière après avoir éteint ses feux. Van Stabel, hors d'état de la poursuivre, fit hisser trois fanaux à la corne d'artimon pour la défier au combat, mais *le Crocodile* était trop maltraité pour recommencer l'engagement.

Le 28 juillet, la frégate *l'Amazone*, commandée par M. de Montguyot, fut obligée de se rendre à la frégate anglaise *la Sainte-Léocadie*, capitaine Salter. Le tiers de l'équipage français et trois officiers périrent.

Au mois d'août, la frégate *la Bellone*, de 32, se vit attaquer bord à bord par la frégate anglaise *le Conventry*, chargée de troupes; le capitaine et le second de *la Bellone* furent tués, d'autres officiers reçurent

des blessures graves. La mésintelligence se mit parmi les premiers maîtres et les gardes-marines; l'ennemi en profita pour tenter l'abordage. L'équipage français, livré à l'anarchie la plus complète, sans chef pour rétablir l'ordre, s'éloigna du combat et parvint à s'échapper grâce à la vitesse de marche de *la Bellone*. Dans le même mois, *le Duc de Chartres*, sloop anglais, de seize canons, capturait la corvette *l'Aigle*, de dix-huit canons, capitaine de Premeuf; l'action fut très meurtrière; la corvette ne se rendit qu'après la mort de son capitaine et de la moitié de son équipage.

Le 17 octobre, le vaisseau *le Scipion*, commandé par le chevalier de Grimouard, revenait d'escorter, avec la frégate *la Sybille*, capitaine de Kergariou Locmaria, un convoi parti de Saint-Domingue pour l'Europe, lorsque ces deux capitaines firent la rencontre d'une division anglaise (1).

« Nous trouvant, dit le rapport officiel, à l'ouvert du canal de Porto-Rico, courant babord amures, les vents de l'est-sud-est, à huit heures du matin la frégate qui,

(1) Nous n'avons pas fait connaître les combats particuliers que les Espagnols et les Hollandais livrèrent aux Anglais; ils furent peu nombreux et se balancèrent en général. Les Espagnols eurent quelques rencontres où le courage de la nation brilla du plus vif éclat.

était au vent à nous et un peu de l'avant, nous a signalé des voiles en avant, et peu de temps après nous en a marqué deux par un signal numéraire. Ce signal a été suivi du numéraire de cinq voiles; la frégate a mis toutes voiles dehors pour les aller reconnaître, et nous toutes celles que nous pouvions porter pour la suivre. Nous nous sommes bientôt aperçus que ces bâtimens portaient directement sur nous, et *la Sybille* nous a fait signal de nous préparer au combat. Sur les dix heures, la frégate, après avoir viré de bord et resté en panne quelque temps tribord au vent, a fait à ces bâtimens les signaux de reconnaissance auxquels ils n'ont pas répondu. La frégate alors les ayant bien reconnus pour ennemis, a fait servir toutes voiles dehors. Sur ce nouveau bord, en nous signalant qu'ils nous étaient supérieurs, nous avons viré comme elle et gouverné de même. Elle nous a fait signal alors de prendre chasse en suivant sa route et ses mouvemens. Ce signal a été suivi peu de temps après de celui de prendre chasse sous le vent, ce que nous avons exécuté en laissant arriver comme elle, et ce dernier suivi de celui de faire la route que nous croirions la plus convenable à la circonstance.

» Nous avons continué la même route, nous attachant à gouverner de la façon la plus avantageuse relative-

ment à notre position vis-à-vis des deux vaisseaux qui étaient les plus rapprochés de nous et que nous reconnûmes bientôt pour l'un à trois ponts et l'autre de soixante-quatre, le premier dans nos eaux et le second plus au vent; les trois autres bâtimens nous ont paru deux frégates et une goëlette.

» Dans l'après-midi ces vaisseaux s'étant infiniment plus rapprochés, nous commençâmes à envoyer quelques coups de canon de retraite à celui qui était dans nos eaux, et il nous répondit à différens temps par deux bordées qu'il nous envoya en donnant des arrivées, mais qui ne firent pas grand effet. Cette fausse manœuvre de sa part nous donna le temps de gagner un peu de l'avant; mais ce vaisseau s'en étant aperçu, s'en tint là après avoir remis en route et continua à nous chasser comme il l'avait fait jusque là, nous gagnant sensiblement, et de manière qu'entre huit et neuf heures du soir, se trouvant placé à babord et à une encâblure à peu près de notre arrière, il eût pu, en donnant de petites arrivées, nous écraser par la hanche. Ce qu'il aurait incessamment fait sans doute si nous ne l'eussions à dessein laissé autant approcher sans changer de route; pour le prévenir, nous le mîmes dans cette position en arrivant tout d'un coup de manière à lui passer de l'avant à por-

tée de pistolet et en cherchant à lui faire le plus grand mal par une bordée chargée à double charge.

» Cette manœuvre, en nous procurant cet avantage, nous éloignait en même temps du second, qui se trouvait au vent et qui commençait déjà à nous envoyer quelques coups de canon. Ce mouvement nous réussit au delà de ce que nous pouvions raisonnablement espérer vis-à-vis d'un vaisseau de cette force ; notre travers se trouva par sa joue de tribord, et ce fut dans cette position que nous lui envoyâmes une première bordée, qui dut être bien meurtrière et à laquelle il répondit par toute la sienne le moment d'après.

» L'air qu'avait ce vaisseau le porta sur nous, à nous toucher, et il serait peut-être parvenu par sa masse à nous forcer et nous doubler de l'avant, si nous n'étions venus au lof pour lui présenter le travers et éviter cette dangereuse position. Ce fut alors que nous nous trouvâmes les canons croisés de long en long et les deux vaisseaux joints ensemble.

» Nous combattîmes comme cela un certain temps, après lequel ce vaisseau arriva en dépendant et s'éloigna en avant, ce qui procura au second le moyen de diriger tout son feu sur moi, ce qu'il me parut qu'il n'avait osé faire pendant que les deux vaisseaux n'en avaient fait qu'un.

» Nous laissâmes au premier, en répondant à celui-ci de tout notre feu, le temps de courir assez en avant, pour réarriver de façon à présenter le travers à sa poupe, et le combattre dans cette position avantageuse, qui m'éloignait encore du second et me faisait éviter son feu, puisqu'il était obligé de gouverner comme moi pour me suivre.

» Je parvins à m'écarter assez des deux pour qu'en faisant route je pusse un peu réparer mon gréément, qui se trouva criblé ainsi que mes voiles.

» Les ennemis cependant se remirent bientôt en route à ma poursuite, et forcé de diriger la mienne, relativement à ma position vis-à-vis d'eux, je gouvernai sur la terre de Saint-Domingue à peu près sur le cap de l'Enganno, duquel je me faisais à environ douze lieues.

» Les ennemis furent constamment à la même distance de moi toute la nuit, sans me gagner ni me perdre sensiblement. Je me trouvai au point du jour à peu près à quatre lieues de terre, le cap de l'Enganno à babord à moi, et je continuai à courir comme je l'avais fait jusque là, de manière à me rapprocher le plus près possible de la côte comprise entre ce cap et la pointe d'Icagne, dans la baie de Samana, dans l'intention d'aller mouiller et m'embosser dans une autre baie qu'on appelle port

aux Anglais, formée par cette pointe, et dans laquelle mon pratique, qui passait pour excellent, m'assurait un bon mouillage et le bien connaître, y ayant été sonder.

» Le vaisseau à trois ponts mit en panne au vent à moi, et nous nous aperçûmes qu'il envoyait des canots à bord de quelques uns de ses bâtimens, sans pouvoir deviner à quelle intention.

» Arrivé fort près de la côte, et, la sonde à la main, je vins sur tribord pour la longer et aller chercher le mouillage, le vaisseau de soixante-quatre me chassant toujours, tandis que l'autre restait en panne au vent, sans doute pour me couper le chemin de Samana, qui est de l'autre côté de la baie; et comme j'arrondissais la pointe d'Icagne, le premier, qui m'avait considérablement gagné depuis que j'étais revenu sur tribord, m'envoya, en dirigeant sa route au large toutes voiles dehors, une canonnade sans aucun effet, étant beaucoup trop loin, et ne voulant pas sans doute, en s'engageant plus près, s'éloigner davantage du vaisseau à trois ponts auquel il se joignit peu de temps après.

» Nous arrivâmes donc dans cette baie, mais là fut le terme de tout le bonheur que j'avais eu jusqu'alors, et prêt à y mouiller par sept brasses que les sondes avaient données le moment avant, les voiles carguées et amenées

revenant au vent, le perroquet de fouque sur le mât pour perdre notre air, qui était presque entièrement amorti, le vaisseau toucha sur un haut fond, et quelques efforts que nous ayons pu faire, il ne nous a jamais été possible de l'en retirer. »

M. de Kergariou Locmaria, commandant *la Sybille*, combattit le 2 janvier 1783 la frégate anglaise *la Magicienne*, à la vue du vaisseau anglais *l'Endymion*. Après une action meurtrière, *la Magicienne* fut démâtée de tous ses mâts et sauvée par *l'Endymion*. *La Sybille*, ayant fait de fortes avaries quelques jours après, sur la côte d'Amérique, tomba au milieu de forces supérieures qui l'obligèrent à se rendre.

La Nymphe et *l'Amphytrite*, capitaines de Mortemart et de Saint-Ours, se rendent maîtres, le 10 février 1783, près de l'île Sombrero, du vaisseau anglais *Largo*, de cinquante-deux canons, capitaine Butchart; de part et d'autre on montra beaucoup de bravoure.

Avant de poursuivre notre récit, présentons quelques observations que nous inspire la prise de *l'Amazone*.

La frégate française était de vingt-six canons, tandis que *la Sainte-Léocadie* portait trente-deux bouches à feu. Cependant les rapports officiels, publiés en Angleterre, annoncèrent tout l'opposé. D'après ces rapports,

l'Amazone était de trente-deux et *la Sainte-Léocadie* de vingt-six. On donna ainsi le change à l'opinion publique, et, grâce à ce mensonge, l'Angleterre crut que le capitaine Salter s'était emparé d'un navire français plus fort que le sien. Un fait isolé n'implique pas la condamnation d'un gouvernement; mais, malheureusement pour les Anglais, ce manque de sincérité et cette exploitation hardie du patriotisme populaire trouvèrent de nombreuses applications à dater de 1789.

Sous la République et l'Empire, dans beaucoup de combats que les deux marines se livrèrent, le ministère anglais ne manqua jamais de comparer le nombre prétendu supérieur des canons de nos navires au petit nombre des canons des navires anglais. Le but était évident; on voulait persuader au monde entier qu'avec des forces inférieures les Anglais étaient sûrs de nous vaincre. « Les Français, quand ils rencontraient les Anglais, ne songeaient à rien autre chose qu'à s'échapper; ils ne se défendaient qu'en fuyant, et cédaient aussitôt qu'il y avait du danger à se défendre. »

Telle est l'opinion de James, l'historien anglais le plus accrédité des guerres maritimes de la République et de l'Empire. Cette opinion, si blessante pour notre carac-

tère national, était celle de l'Angleterre et de toute l'Europe. Annonçait-on, par exemple, la prise de la frégate française *la Furieuse*, le ministère anglais, par les mille voix de la presse, faisait dire partout que *la Furieuse*, de cinquante canons, avait été enlevée par une corvette de dix-huit, et pourtant il est notoire que *la Furieuse*, vieille frégate armée en flûte, ne portait que vingt bouches à feu. Citons encore deux exemples remarquables : les frégates *la Guerrière* et *la Renommée* de quarante-quatre, sont capturées par les Anglais; aussitôt en leur pouvoir on diminue l'effectif de leurs canons, qu'on avait à dessein exagéré, et on les range parmi les frégates de trente-six. Pour mieux tromper l'opinion en Europe, *la Renommée* est appelée *la Java*. Mais ce système de déloyauté devait, par un juste retour, retomber sur ses inventeurs. Dans la guerre maritime de 1814, entre l'Angleterre et l'Amérique, les deux frégates *la Guerrière* et *la Java*, celles-là, qui nous avaient appartenu, sont capturées par la frégate américaine *la Constitution*, dans deux combats livrés en août et en décembre 1812. Les journaux américains déclarent hautement que les prétendues frégates de trente-six, portent cinquante-quatre canons, et qu'elles ont été capturées par une frégate de quarante-quatre. Les Américains agissaient comme les Anglais, car *la*

Constitution portait cinquante à cinquante-deux canons, tous gros calibre. N'importe, l'Europe les crut sur parole. Aussi, ce même James, dans un moment de dépit, s'écrie-t-il : « Les étrangers, les Français, parleront souvent et avec une acrimonie presque pardonnable de cette habitude que nous avons de faire constater à notre avantage le rang de nos navires avec le nombre effectif des bouches à feu des leurs..... A cela, que pourra répondre un Anglais? Pourrons-nous blâmer les Américains d'avoir agi avec la même déloyauté?»

On le voit, rien ne coûte au gouvernement anglais pour mettre de son côté l'opinion de l'Europe; il nous importe désormais de lutter contre une publicité dont le but constant est de déprécier notre marine; faisons observer ici que les Américains suivent la même voie. Chez eux, un vaisseau de quatre-vingt-dix canons, est dit vaisseau de soixante-quatorze, une frégate de cinquante-deux est appelée frégate de 44, et ainsi de suite; tout cela est sérieux, surtout en temps de guerre, et peut, comme l'expérience l'a prouvé, mettre l'opinion du côté des plus habiles.

En France, nous agissons tout autrement; nous appelons les anciens vaisseaux de soixante-quatorze, vaisseaux de quatre-vingt-six canons, par la raison qu'on a

armé, de bout en bout, la batterie barbette. Ces quelques canons, pour la plupart inutiles, constituent tout un système nominal fort dangereux, qui nous sera certainement funeste à la prochaine guerre. Sans doute le chiffre de quatre-vingt-six sonne mieux que celui de soixante-quatorze; mais, pour ce motif puéril, faut-il s'exposer aux plus tristes résultats? Combien ne sera-t-il pas humiliant d'annoncer, dans un bulletin, qu'un vaisseau de quatre-vingt-six canons a été pris ou combattu, avec égalité de chance, par un autre de soixante-quatorze? On aura beau objecter que les proportions et les échantillons des deux vaisseaux étaient les mêmes, que les trois quarts des canons de dessus le pont du vaisseau français n'ont pu tirer, tout cela sera considéré par l'Europe comme la raison du vaincu; et encore une fois, l'honneur de nos marins sera compromis. La marine impériale, pour avoir méconnu cette vérité fondamentale, que c'est plutôt la qualité des vaisseaux, envisagés sous le double rapport du personnel et du matériel, qu'il s'agit de considérer, perdit la partie contre la marine anglaise.

CHAPITRE XIV.

Campagne de l'Inde (1). — Suffren. — Combat de la Praya. — Le cap de Bonne-Espérance secouru. — Suffren se rend à l'Ile-de-France. — Il se réunit à la division du comte d'Orves. — Départ de l'escadre française pour la côte de Coromandel. — Prise du vaisseau anglais *l'Annibal*. — Mort du comte d'Orves. — Suffren lui succède dans le commandement de l'escadre. — Il arrive sur la côte. — L'amiral Hughes.

Les campagnes du bailli de Suffren, dans l'Inde, offrent une étude pleine d'intérêt et féconde en grandes leçons. On y voit un général lutter victorieusement, avec de faibles ressources, contre un amiral habile, qui a sous ses ordres des vaisseaux doublés en cuivre

(1) Pour rendre la lecture de la campagne de l'Inde plus facile, nous avons cru devoir faire suivre tous les faits qui s'y rattachent sans observer l'ordre rigoureux des dates.

et des équipages sans cesse approvisionnés et renouvelés.

Les ressources de Suffren sont si insuffisantes, qu'il est obligé plus d'une fois de désarmer ses frégates pour mâter ses vaisseaux rasés par les boulets ennemis; il en vient jusqu'à faire démolir des maisons pour se procurer des bois de charpente. Sur son *Héros*, il fait tirer à poudre dans un combat pour cacher à l'ennemi son manque de boulets et de mitraille. Au combat de Triquemalé, *le Vengeur* est contraint de sortir de la ligne faute de poudre. Suffren a tout à combattre, car plusieurs de ses capitaines le secondent mal, le contrarient et l'arrêtent dans les plus belles occasions; les uns par manque d'énergie, les autres par des motifs peut-être moins humilians, mais plus criminels.

Cette campagne de l'Inde n'offre pas ces combats décisifs qui donnent à un pays de la puissance et une gloire éclatante. L'amiral anglais, qui sent peut-être son infériorité comme talent, a soin de ne pas compromettre dans une action, les destinées de son armée et peut-être de l'Inde entière. Il fait plutôt une guerre d'escarmouches qu'une grande guerre; grâce à la vitesse supérieure de ses vaisseaux, il neutralise les conceptions habiles et hardies de son adversaire. Deux fois cependant il est

menacé d'une défaite sanglante, et, deux fois aussi, il est assez heureux pour y échapper.

L'homme de guerre ne juge pas les grands capitaines comme la masse, qui n'a d'applaudissemens que pour les grands résultats. Le peu de moyens qui sont à la disposition du chef, l'habileté de l'ennemi, sont autant de faits qui exercent, sur son esprit, l'influence la plus décisive, et lui donnent une admiration raisonnée pour le succès, quelque faible qu'il soit, en raison de sa difficulté même. Suffren réunissait tout ce qui caractérise l'homme supérieur : intrépidité, activité, coup d'œil sûr et prompt. A toutes les connaissances nécessaires à l'homme de mer, il joignait celles qui distinguent l'homme d'Etat. Sa tactique se ressentait de la vigueur de son caractère. Prendre l'initiative au combat, engager l'ennemi le plus près possible, le mettre entre deux feux, tel est le résumé de ses instructions à ses capitaines.

Ce grand homme, à qui son extrême bravoure aurait dû faire trouver un glorieux trépas sur les champs de bataille, mourut obscurément un peu avant l'Assemblée des notables. Les uns, et c'est le plus grand nombre, le font mourir des suites d'une indigestion; les autres, s'appuyant sur le témoignage d'un de ses officiers de bouche,

assurent qu'il fut tué par un certain monsieur de Mirepoix. Quoi qu'il en soit, et sans vouloir décider la question, convenons que sa mort, au moment des guerres de la révolution, fut plus qu'une victoire pour l'Angleterre. Qui peut douter que l'Assemblée constituante eût tout fait pour garder un pareil homme, et que celui-ci eût obtenu la non exécution des mesures qui proscrivaient tout un corps d'officiers *braves* et instruits, et qui ne demandaient pas mieux que de servir le pays (1).

Nous avons vu que le combat de Dogger-Bank avait causé une grande émotion en Hollande. Ce pays avait paru sortir de sa torpeur; les républicains surtout, partisans de l'alliance française, avaient demandé l'emploi de toutes les forces maritimes dont le pays pouvait disposer pour protéger les colonies. Nous avons vu que cette émotion n'avait été que passagère, et que les Hollandais, encore une fois asservis aux intérêts de la maison d'Orange, étaient retombés dans leur apathie.

Le cap de Bonne-Espérance avait en effet à craindre une attaque sérieuse; la cour de Versailles était avertie, et c'est dans le but de défendre ce point important, dont

(1) La preuve en est dans les correspondances des chefs du port de Brest avec le gouvernement.

la rade sert, en tout temps, de lieu de relâche aux navires français qui vont aux Indes et en reviennent, que l'escadre et le convoi, aux ordres du bailli de Suffren, après avoir quitté la flotte du comte de Grasse, se dirigeaient vers les îles du cap Vert, appartenant aux Portugais, pour y renouveler son eau et faire des provisions de bouche. La division française approchait de l'entrée de la baie de la Praya, dans l'île de San-Yago, lorsque, le 16 avril 1781, le vaisseau *l'Artésien*, qui était en avant, aperçut, à l'entrée de la rade, un navire avec pavillon anglais ; aussitôt ce vaisseau revira sur l'amiral français avec le signal de voiles ennemies. Le bailli de Suffren ordonna alors à la corvette *la Fortune* de faire route pour le cap avec le convoi ; mais, lui, prenant la tête de sa division, il signala successivement la ligne de bataille dans l'ordre renversé et dans l'ordre naturel, et gouverna sur le mouillage de la Praya. Suffren, avec l'intention bien arrêtée de combattre, aurait dû, en raison de la neutralité du lieu, donner des instructions précises à ses capitaines. Le signal de se préparer au combat fut pris à bord de nos vaisseaux pour un signal de précaution ; il en résulta, pour les capitaines, une certaine indécision qui dégénéra, chez quelques uns d'entre eux, en une sécurité funeste. Étant parvenu à

dix heures et demie du matin à la pointe orientale de l'île, Suffren serra le vent, en laissant les voiles aperçues à babord sous le vent. Après avoir examiné la position de l'ennemi, il forma aussitôt le dessein de passer entre les deux premiers vaisseaux et de mouiller au vent à eux, afin de les aborder ou de les canonner à son gré, pendant que les quatre autres vaisseaux auraient mouillé près de lui et dans l'endroit où chacun d'eux aurait pu faire feu avec le plus d'avantage. Suffren s'avança courageusement à portée de pistolet des vaisseaux anglais, *le Monmouth*, *le Jupiter* et *le Héro*, passant devant la frégate *la Diane*, la bombarde *la Terror* et le brûlot *l'Infernal*, qui, séparés du reste de l'escadre anglaise, en étaient à quelque distance. En ce moment Suffren arbora pavillon blanc et envoya deux boulets à *l'Isis;* puis, mouillant par le travers du *Monmouth*, il fit feu sur les vaisseaux anglais dont les batteries commençaient à jouer avec beaucoup d'effet (1).

(1) DIVISION FRANÇAISE.

Le Héros.	74	canons.	Suffren.
L'Annibal.	74	—	De Trémignon.
L'Artésien.	64	—	De Cardaillac.
Le Sphinx.	64	—	Duchilleau.
Le Vengeur.	64	—	De Forbin.

Tués et blessés, 284.

L'Annibal alla jeter l'ancre par le travers du vaisseau anglais *le Héros*, *l'Artésien* essaya de prendre poste auprès de *l'Annibal*, au moment où il abordait *le Jupiter*, et comme M. de Cardaillac criait à ses gens : « Allons, enfans, à l'abordage ! » un biscaïen le frappa à la poitrine et le renversa mort; le timonnier, effrayé de cet accident, changea la barre du gouvernail ; *l'Artésien* prolongea *le Jupiter*, et bientôt, pris par les courans, il dériva au large avec un navire de la compagnie anglaise qu'il avait abordé. *Le Vengeur* et *le Sphinx*, ayant mal calculé la force des courans, furent entraînés sous le vent; ils se couvrirent de voiles pour se remettre à leur poste de combat.

Cependant les vaisseaux anglais, favorisés par ces diverses circonstances, attaquaient par le travers, par l'arrière et par l'avant *le Héros* et *l'Annibal*, qui étaient

DIVISION ANGLAISE.

Le Romney.	54	canons.	Johnstone.
Le Héros.	74	—	Hauker.
Le Monmouth.	64	—	Alms.
Le Jupiter.	50	—	Pasley.
L'Isis.	50	—	Sutton.
La Diane.			
La Terror.			
L'Infernal.			

comme enveloppés. *L'Annibal* était resté environ un quart d'heure au milieu des ennemis, sans pouvoir se servir de ses batteries ; M. de Cuverville, son capitaine, ne s'attendant pas à une attaque immédiate, avait commis l'imprudence de faire monter sur le pont et dans ses batteries les pièces à eau et les palans destinés à mettre les embarcations à la mer. Ses canons se trouvèrent à la serre aux coups de canon du vaisseau de Suffren. Si l'imprévoyance de M. de Cuverville méritait un blâme sévère, sa bravoure devait le faire excuser. Ainsi désarmé, mais préférant couler à la honte de ne pas être à son poste, il s'était placé comme nous venons de l'indiquer. Dans cette position critique, Suffren, désespéré du résultat de son coup de main, qui, sans doute, aurait été entièrement à son avantage, s'il avait su allier la prudence au courage, voulait se faire couler ; mais il était chargé d'un commandement considérable, il sentit qu'il se devait à son pays et à ses compagnons d'armes. Ordonnant de couper ses câbles, après s'être assuré que *l'Annibal* faisait de même, il s'éloigna pour rallier ses vaisseaux qui faisaient les plus grands efforts pour s'approcher de lui. Cette retraite ne pouvait avoir lieu plus à propos : *le Héros* et *l'Annibal* étaient à peine hors de portée de canon de l'ennemi, que le vaisseau de

M. de Cuverville démâta de tous ses mâts. *Le Sphinx* vint le prendre à la remorque, et la division française, s'étant enfin réunie, gouverna sous petite voile pour prendre le large. Le commodore Johnstone appareilla peu après et se mit à la poursuite du bailli de Suffren, qui, ayant signalé à sa division la ligne de bataille babord amures, l'attendit pour le combattre. Johnstone, déconcerté de la fierté de cette manœuvre, n'osa pas recommencer le combat; il serra le vent et courut des bords pendant une partie de la nuit. Au moment où l'armée anglaise tint le vent, Suffren, ne pouvant en croire ses yeux, s'écria : « Quoi! Johnstone me laisse ainsi, eh bien! en route, qu'on allume mes feux de poupe pour qu'il me voie plus long-temps. » Vers minuit, les deux escadres cessèrent de s'apercevoir. Johnstone retourna au mouillage de la Praya, et Suffren dirigea sa navigation vers le cap, où il arriva, le 21 juin, en même temps que son convoi.

Tel fut le combat de la Praya, dans lequel les Français eurent deux cents blessés et perdirent MM. de Trémignon et de Cardaillac, capitaines de vaisseau, avec quatre-vingt-dix-sept matelots ou soldats.

Cette affaire, mal engagée, aurait dû réussir complètement, si, comme nous venons de le dire, le bailli de

Suffren eût mis plus de prudence et de sagesse dans son ordre de combat. Il voulait aborder les vaisseaux anglais; sans doute ce genre d'attaque allait à la circonstance, encore devait-il donner des instructions à ses capitaines, non seulement à l'égard du but qu'il se proposait, mais aussi des obstacles que présentaient les difficultés de la rade et qui pouvaient, comme cela arriva, contrarier leurs manœuvres. Au reste, l'affaire de la Praya ayant contraint l'escadre anglaise à se radouber à San-Yago, permit au bailli de Suffren de devancer Johnstone et de faire avorter ses desseins sur le cap de Bonne-Espérance.

A peine l'amiral français eut-il jeté l'ancre que, de concert avec le gouverneur hollandais, il fit débarquer une partie de ses troupes qui, au terme de la convention passée entre la France et la Hollande, prirent possession des forts et de la ville.

Le bailli de Suffren, après s'être ravitaillé au cap, partit le 26 août 1781 et fit route pour l'Ile de France, où l'attendait le comte d'Orves, avec quelques vaisseaux. La jonction se fit à la fin de novembre. Le comte d'Orves, plus ancien de grade que le bailli de Suffren, prit le commandement de toutes les forces navales de la France dans les mers de l'Inde, et appa-

reilla bientôt après avec un nombreux convoi pour la côte de Coromandel. Dans la traversée, le vaisseau anglais *l'Annibal,* de cinquante canons, étant tombé, le 22 janvier 1782, au milieu de l'escadre française, le bailli de Suffren, qui avait reçu l'ordre de lui donner la chasse, l'atteignit et le força d'amener par quelques bordées d'artillerie. Peu de jours après, le comte d'Orves mourut, laissant le commandement de l'armée au bailli de Suffren. Le 4 février, les Français apprirent, par un navire anglais qu'ils capturèrent, la prise des comptoirs hollandais de Negapatnam, de Trinquemalé, et la présence de la flotte anglaise à Madras. Le lendemain, les vigies annoncèrent la terre; c'étaient les environs de Madras. Suffren comprit toute l'importance de la surprise que son arrivée subite allait causer à l'ennemi; d'ailleurs il pouvait espérer que l'escadre anglaise se trouverait inférieure à la sienne. Johnstone, selon toutes les probabilités, était en retard, et l'amiral Hughes, qui commandait les forces navales anglaises dans l'Inde, sachant que le cap une fois conquis le commodore le joindrait à Madras, devait l'attendre en toute sécurité. Mais Johnstone, en arrivant au cap, fut aussi surpris qu'humilié d'avoir été primé par son adversaire. Dans l'impossibilité d'une attaque, quelques uns des vaisseaux de sa di-

vision se trouvant en mauvais état, il en détacha trois, des meilleurs voiliers, auxquels il confia le convoi de troupes et de munitions, et leur enjoignit de faire route sans délai pour Bombay ; pour lui, il reprit la route d'Angleterre.

Déterminé à renouveler la journée de la Praya, mais dans des circonstances bien autrement favorables, Suffren espéra un instant que les eaux de Madras allaient servir de tombeau à la flotte entière de l'ennemi. Cet événement, sans aucun doute, devait donner un ébranlement à l'Indoustan, travaillé alors activement par Aïder-Aly. Les vents, qui avaient d'abord paru propices à la navigation de l'escadre française, ne continuèrent pas à lui être favorables ; les divers mouillages que le calme et des brises contraires la forcèrent de prendre en vue de terre, retardèrent sa marche et firent avorter les desseins de son chef. Ces contrariétés, presque toujours inévitables pour les escadres qui se rendent par la même route, devant Madras, dans le temps des équinoxes de mars, durant lequel on trouve ordinairement, près de terre, des vents du sud avec des courans se dirigeant dans la même direction, sauvèrent l'escadre anglaise. On est porté à croire que l'ennemi n'eût pu échapper à sa perte si notre escadre, au lieu d'attérir sur la côte de Coromandel, à vingt

lieues au nord de Madras, et de la prolonger plusieurs jours de suite, eût porté directement sur cette ville; car ce fut dans cet intervalle que l'amiral Hughes revint de son expédition de Trinquemalé, et qu'il fut rejoint, en rade de Madras, le lendemain de son mouillage, par les trois vaisseaux de Johnstone. Ceux-ci, à leur départ de Bombay, avaient trouvé des vents favorables et étaient venus jeter l'ancre à Madras, où ils annoncèrent le combat de la Praya et l'arrivée de l'escadre française sur la côte.

Cependant, le 14 février, le bailli de Suffren parut au large de la baie de Madras, il vit l'armée anglaise sur ses gardes et fortement embossée sous la protection des forts. Il alla mouiller à trois lieues et demie au nord de la ville. Le lendemain, profitant d'un peu de vent, Suffren appareilla et cingla sur l'escadre anglaise. Le calme le prit de nouveau; mais, observant que l'ennemi paraissait comme enchâssé près de la terre et des forts, et que ni le temps ni la position n'étaient propres à une attaque sérieuse, il tint conseil à son bord, et il fut résolu qu'on ferait route pour Pondichéry.

L'escadre française était à peine sous voile, avec son convoi, que l'ennemi appareilla, manœuvrant de manière à prendre le vent sur les Français. Les des-

seins de l'amiral Hughes étaient de s'emparer des navires attardés du convoi et de couvrir Trinquemalé qu'il croyait menacé d'une attaque. Au coucher du soleil, l'ennemi restait au nord-nord-ouest des Français, les vents soufflaient de l'est-nord-est. Suffren, pour éviter de tomber sous le vent, prit le plus près en signalant l'ordre sur deux colonnes. Au jour, le convoi français, moins bon voilier que l'escadre et, peut-être aussi mal manœuvré, comme cela n'arrive que trop souvent, se trouva à grande distance dans l'ouest-sud-ouest. Suffren, ne sachant si c'étaient les navires du convoi ou l'escadre britannique, fit route dessus. Le vent était faible, le temps couvert, bientôt on s'assura que ces voiles aperçues étaient le convoi que chassait l'armée britannique. Hughes, pendant la nuit avait gouverné au sud, et s'était ainsi trouvé sous le vent et presqu'à portée de canon de notre convoi. Un des transports était tombé en son pouvoir, lorsque le calme arrêta heureusement sa poursuite. Ce calme, qui dura toute la journée, donna le temps à Suflren de rallier son escadre tout en cherchant à se rapprocher de l'ennemi. Le soir du 16, les Anglais levèrent la chasse et s'éloignèrent babord amures. Suffren prit le même bord. Le lendemain 17, les deux armées se trouvèrent en pré-

sence à une lieue et demie environ de distance (1). Les Français au vent se consumaient en efforts infructueux pour

(1) ESCADRE FRANÇAISE.

	Le Héros.	74 canons.		Suffren. De Moissac.
	L'Annibal.	74	—	De Tromelin.
	L'Orient.	74	—	De Christi Pallière.
	Le Bizarre.	64	—	De La Landelle.
	Le Vengeur.	64	—	De Forbin.
	Le Sphinx.	64	—	Du Chilleau.
	L'Artésien.	64	—	De Maurville.
	L'Ajax.	64	—	Bouvet.
	Le Brillant.	64	—	De Saint-Félix.
	Le Sévère.	64	—	De Cillart.
	Le Flamand.	50	—	De Cuverville.
	Le Petit-Annib.	50	—	De Galles.
Frégates.	La Fine.	38	—	De Piervert.
Frégates.	La Pourvoyeuse.	40	—	»
Frégates.	La Bellonne.	»	—	Pas de Beaulieu.
Frégates.	La Subtile.	»	—	De Galifet.

ESCADRE ANGLAISE.

Le Monmouth.	64 canons.		Alms.
Le Burfort.	64	—	Reiner.
L'Eagle.	64	—	Reddal.
Le Worcester.	64	—	Wood.
Le Superbe.	74	—	Hughes. Stevens.
Le Héros.	74	—	Hawker.
L'Isis.	50	—	Lumley.
Le Monarca.	70	—	Gell.
L'Exeter.	64	—	King.

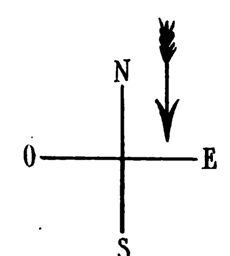
Quelques frégates.

combattre un ennemi qui était mal rallié et qui paraissait plutôt vouloir éviter qu'accepter le combat. La variation continuelle des vents, qui passaient tour à tour de l'est au nord, le calme, souvent la pesanteur de marche de la plupart de nos vaisseaux qui n'étaient pas doublés en cuivre, désespéraient Suffren, qui craignait de ne pouvoir en venir à une affaire tant désirée. Enfin, la brise de nord enfle décidément les voiles de nos vaisseaux; Suffren, au comble de ses vœux, range son escadre sur deux lignes de front, et gouverne sur le centre et l'arrière-garde de l'armée anglaise. (Position 1.) Une victoire décisive paraît certaine, la ligne anglaise est distancée; l'amiral Hughes, préoccupé du danger de sa position, laisse porter en ordonnant de se former en bataille par rang de vitesse; mais la faiblesse de la brise empêche les vaisseaux de se réunir, ils se trouvent à peu près comme avant le mouvement. L'escadre française, au contraire, qui a la brise en sa faveur, avance rapidement; Hughes, forcé de combattre dans cette position critique, ordonne à son armée de serrer le vent. A trois heures et demie, Suffren, se voyant à portée de canon, signale à trois vaisseaux de la seconde colonne de prolonger sous le vent les deux vaisseaux anglais arriérés, pendant qu'il va se porter contre une partie du corps

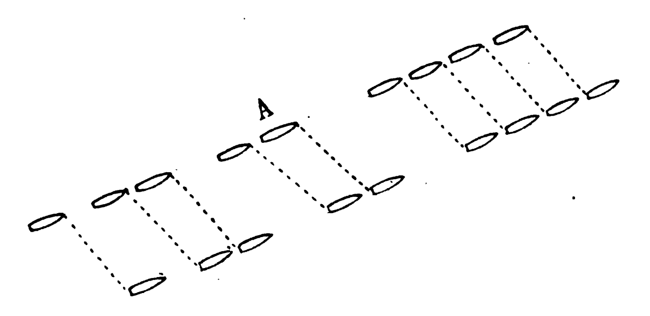
Combat du 17 Février

(Indes)

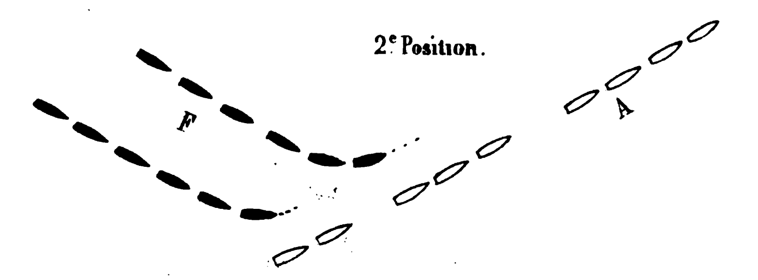
F



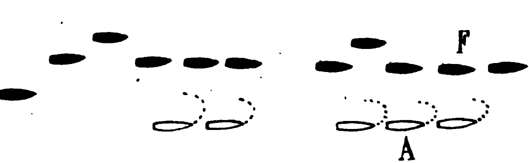
1re Position.



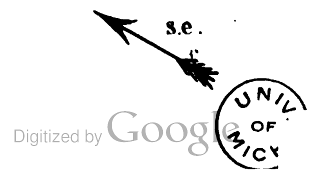
2e Position.











de bataille de l'amiral Hughes. L'action est bientôt générale; mais les instructions de Suffren ne sont pas suivies, les trois vaisseaux, qui doivent attaquer l'ennemi sous le vent, suivent le mouvement de leur corps de bataille, en sorte que toute l'armée française, au nombre de douze vaisseaux, se masse sur les cinq derniers vaisseaux anglais et les attaque à deux ou trois encâblures de distance.

Malgré la non exécution de ses ordres, Suffren est assuré d'un succès complet; quelques minutes encore d'une affaire aussi inégale et la bravoure anglaise va succomber sous le nombre. Hughes est consterné, il tente inutilement de faire virer son avant-garde, mais le calme la retient éloignée du combat. Dans sa pensée il mesure la grandeur du péril qui le menace; les cinq vaisseaux de son arrière-garde, une fois détruits et pris, l'ennemi vainqueur, enflammé par un succès si prompt et qui lui aura coûté si peu, se portera sur le reste de son armée, et la placera dans l'alternative de se faire couler ou de se rendre. Il n'y a aucune disposition à prendre, aucun effort de courage à tenter. Tout-à-coup le ciel se couvre, l'orage éclate, le vent passe du nord au sud-est. Les vaisseaux anglais, dans leur position, sentent les premiers la brise; ils virent de bord à la

hâte, en prenant les amures de tribord, et se portent avec rapidité au plus fort de la mêlée. Le combat recommence avec une nouvelle vivacité ; mais les français, ayant désemparé les cinq vaisseaux anglais de l'arrière-garde, continuent à avoir un avantage décidé. Hughes, toujours heureux, est sauvé par la nuit qui le dérobe aux coups des Français. Le bailli de Suffren poursuit sa route, prend langue sur la côte de Pondichéry, et, apprenant que son convoi avait fait route pour Porto-Novo, il s'y dirige et y mouille le 21 février (1).

(1) Le mode d'attaque, employé par Suffren, fut nouveau et d'une remarquable habileté. Etant au vent il gouverna, comme nous venons de le voir, vent arrière sur deux colonnes de front, de manière à engager le centre et l'arrière-garde britanniques. Cette manœuvre, renouvelée par Nelson à Trafalgar dans des circonstances d'ailleurs plus avantageuses à l'amiral anglais, lui a valu le titre du plus grand homme de mer de l'Angleterre. Un peu plus de bonheur, et Suffren acquérait une gloire éclatante par la destruction de la flotte ennemie. La maxime de guerre, qui veut des masses sur des points isolés, fut parfaitement appliquée. Les vents et la mollesse de quelques capitaines en empêchèrent le succès.

Suffren, après le combat, témoigna à ces officiers tout le mécontentement qu'il éprouvait de leur conduite. Ce n'était pas assez. Suffren, qui n'ignorait pas que le talent et le génie ne sont rien à la mer sans la bonne volonté des capitaines, aurait dû faire un exemple, au risque de frapper sur des hommes importans par leur position et même par leurs vieux services, car toute espèce de considération doit passer après les intérêts bien entendus du pays.

CHAPITRE XV.

Situation des Anglais dans l'Inde. — Siége de Pondichéry. — Engagement entre M. de Tronjoli et le commodore Vernon. — Aïder-Aly. — Ses projets ; il espère, avec Suffren, chasser les Anglais de l'Inde. — Siége et prise de Goudelour. — Combat indécis, mais cependant favorable à notre flotte ; joie d'Aïder-Aly ; son admiration pour Suffren. — Suffren reste dans l'Inde. — Son port. — L'Océan. — Combat du 6 juillet. — Entrevue de Suffren et d'Aïder-Aly.

Nous avons vu quelle était la position des Anglais dans l'Inde en 1780.

En 1781, ils y dominaient encore, et les possessions hollandaises, mal défendues, étaient tombées les unes après les autres au pouvoir de l'ennemi. C'est ainsi que leurs établissemens de Sumatra et du Bengale, ceux de Mazulipatnam et de Paliacate, sur la côte de Coromandel, au nord de Madras, ceux situés au sud de Négapatnam,

vers la pointe de la presqu'île, enfin les comptoirs de Trinquemalé, furent perdus pour eux.

La France avait aussi fait des pertes. Au commencement de juillet 1778, les bruits de guerre entre la France et l'Angleterre s'étant répandus au Bengale, les Anglais, sans attendre de notifications plus formelles, attaquèrent à l'improviste nos comptoirs de Chandernagor, de Mazulipatnam et de Karikal, qui se rendirent sans résistance. Pondichéry tomba également en leur pouvoir, après quarante jours de tranchée ouverte. Le siége donna lieu à un engagement assez vif entre la division de M. de Tronjoli et celle du commodore Vernon. Les deux adversaires se retirèrent également maltraités; mais au lieu de rester à Pondichéry, les Français allèrent se radouber à l'île de France. Cette faute permit à la division anglaise de bloquer par mer la place qui, ainsi abandonnée, capitula.

Cependant, à l'arrivée du bailli de Suffren dans l'Inde, Aïder-Aly était parvenu à former une coalition contre les Anglais; Nisam-Aly devait attaquer les Circars du Nord, Aïder le Carnatte, et les Mahrattes la côte de Coromandel et le Bengale. Aïder, aussi habile politique que brave guerrier, sentit de quelle importance était, pour la coalition, la présence, dans les mers de l'Inde, de l'escadre

française qui devait lui assurer les abords de la mer et le seconder dans ses opérations ultérieures. Maître d'Arcate et des principales places du Tanjaour, ayant une armée de deux cent cinquante mille hommes, ce nabab ne douta plus du succès de ses vastes desseins. Dupleix et Labourdonnais, réduits à leurs propres forces, avaient failli renverser la puissance britannique; lui, Aïder, ne pouvait manquer, avec le concours de Suffren, d'expulser entièrement les Anglais de la péninsule indienne; c'est ainsi que raisonnait le nabab. Si la France avait compris que l'Angleterre était plutôt à Calcutta qu'aux Antilles, il est probable que ces brillantes espérances se seraient réalisées; mais nous avons indiqué les fautes de nos hommes d'État et les malheurs survenus à la plupart des convois qui étaient destinés pour l'Inde.

Les Anglais, au contraire, fidèles à leur politique habituelle, divisaient ce qu'ils ne pouvaient renverser. Le Nisam et les Mahrattes avaient à se plaindre d'Aïder; ils flattèrent leur ambition et leurs vues secrètes, ils rallumèrent leur haine mal éteinte contre l'usurpateur de Mysore, en sorte que cette grande coalition se dissipa et laissa les Anglais libres de toute crainte.

Cependant Aïder-Aly, sachant l'arrivée de Suffren à Porto-Novo, résolut de se concerter avec lui. M. Pive-

ron de Morlat, envoyé français à la cour du nabab, fut chargé des négociations auprès de l'amiral français. Bientôt après, il lui dépêcha un de ses principaux officiers qui lui offrit, en son nom, tout ce dont il pourrait avoir besoin pour les approvisionnemens de son escadre.

Le bailli de Suffren chercha à profiter de la position que lui faisait le nabab. Prenant l'initiative, au milieu de ces échanges de bons procédés, il exigea d'Aïder-Aly, avant de débarquer les troupes qu'il avait à son bord, un traité dont les clauses portaient : 1° que l'armée française serait indépendante, et qu'on lui adjoindrait un corps de quatre mille hommes de cavalerie et un autre de six mille fantassins; 2° qu'il serait annuellement payé à l'armée 7,200,000 francs remboursables sur les revenus du territoire que ce prince devait céder aux Français. Aïder ratifia tout, il promit davantage. Alors M. Duchemin, qui commandait les troupes, fortes de trois mille hommes, débarqua à Porto-Novo.

Cependant Suffren déplorait la perte de temps que lui causait son séjour dans cette place. Il sentait que les Anglais allaient réparer leurs avaries et faire leur jonction avec *le Sultan* et *le Magnanime* qui étaient partis de

Sainte-Hélène, à la fin de novembre, avec six transports. Las de ces échanges diplomatiques qui endormaient son activité et celle d'Aïder, il fit agréer au nabab son projet de conquérir Goudelour, comme dédommagement de la perte de Pondichéry. M. Duchemin, chargé de l'entreprise, alla investir la place, qui se rendit, après un siége de vingt-cinq jours, le 6 avril. Ce succès semblait en promettre d'autres. Aïder conçut l'idée d'attaquer Madras, il mettait sa gloire à s'emparer du boulevard de la puissance britannique dans le Carnate.

Un convoi, sous les ordres du célèbre Bussy, était attendu sur la côte de Coromandel. Avec ce renfort, les troupes franco-indiennes se portaient sur Madras, pendant que Suffren en aurait fait le blocus par mer; mais comme ce convoi n'avait pas encore, dit-on, paru dans les mers de l'Inde, le bailli de Suffren abandonna le Coromandel pour se rendre à l'île de Ceylan, où il comptait trouver l'escadre anglaise.

Le 10 avril 1782, pendant que l'armée française croisait vers les attérages de Trinquemalé, près de Provodien, les vigies signalèrent les Anglais au vent, faisant route sur la terre.

Hughes, après le dernier combat, avait relâché à Trin-

quemalé. Profitant de l'absence de Suffren, qui était mouillé à Porto-Nove, il s'était rendu à Madras, où, selon les prévisions du bailli, il effectua sa jonction avec le convoi de Sainte-Hélène. Ce convoi portait huit cents soldats ou matelots, qui furent embarqués sur les vaisseaux pour remplir le vide que la dernière affaire avait fait dans les équipages anglais. Après cet heureux événement, Hughes reprit la route de Trinquemalé, et c'est près de la côte que les frégates françaises le signalèrent à leur amiral. Le bailli de Suffren fit signal de chasser l'ennemi qui prit la bordée du large. Après trois jours d'une poursuite opiniâtre, les Français joignirent les Anglais. Le vent était de l'est petit frais, le temps orageux. Suffren, qui craignait que l'amiral Hughes ne parvînt à s'échapper dans le désordre d'un grain ou d'un orage, signala à son escadre qu'il voulait combattre l'ennemi le plus près possible (1).

(1) ESCADRE FRANÇAISE.

Tués.	Blessés.		
»	2	Le Vengeur. . . .	De Forbin.
22	20	L'Artésien.	De Maurville.
6	19	Le Petit-Annibal. .	De Galles (à peine armé).
22	74	Le Sphinx. . . .	Du Chilleau.
12	38	Le Héros.	Suffren. Moissac.
25	71	L'Orient.	De la Pallière.

L'escadre française se forma en bataille vers midi (12 avril), Suffren au centre ; elle arriva en échiquier sur les Anglais, qui étaient tribord amures, et à midi et demi les deux avant-gardes commencèrent le combat aux mêmes amures. (Positions 1 et 2.) Le corps de bataille français, qui suivait avec peine les vaisseaux de tête, y prit part quelques minutes après ; mais l'arrière-garde, soit que la faiblesse de la brise ralentît sa marche, soit qu'elle agît avec mollesse, ne put combattre qu'à deux heures. Cette fâcheuse circonstance mit l'avant-garde et le

Tués.	Blessés.		
15	33	Le Brillant. . . .	De Saint-Félix.
12	20	Le Sévère.	De Cillart.
4	11	L'Ajax.	Bouvet.
14	29	L'Annibal.	De Tromelin.
3	12	Le Flamand. . . .	De Cuverville.
11	28	Le Byzarre.	De La Landelle.

ESCADRE ANGLAISE.

Le Héro	Hawker.
L'Exeter.	King.
L'Isis.	Lumtey.
Le Burfort.	Reiner.
Le Monmouth.	Alms.
Le Superbe.	Hughes. Maclelan.
Le Monarca.	Gell.
L'Eagle.	Reddal.
Le Vorcester.	Wood.
Le Sultan.	Watt.
Le Magnanime.	Wolsey.

centre dans la nécessité de soutenir, à la portée de pistolet, le feu de la ligne ennemie qui serrait de plus en plus ses distances. Suffren, avec *le Héros*, attaqua l'amiral Hughes; mais n'ayant pu mettre sur le mât assez tôt, il le dépassa et se trouva par le travers du *Monmouth*. *Le Sphinx* et *l'Orient* le soutenaient de leur feu. Là, il y eut une action acharnée; *le Monmouth* perdit successivement son mât d'artimon et son grand mât. Dans ce moment, l'amiral Hughes s'étant aperçu que *le Monmouth* était en prise, vint au lof, de manière à présenter son travers au *Héros*; mais le capitaine de *l'Orient*, en faisant une arrivée à propos, suivie d'une volée presqu'à bout portant, contraignit l'amiral anglais à rentrer dans sa ligne. Cependant le vaisseau *le Monmouth*, ne gouvernant plus, subissait les variations d'une brise indécise, bientôt les vents passèrent de l'est au nord. Le vaisseau anglais, qui, dans ce moment, venait au lof, coiffa et tomba du côté de la ligne française. (Position 3.) Suffren venait d'ordonner de prendre les amures babord par un virement vent arrière tout à la fois. En voyant l'accident arrivé au *Monmouth*, il signala à *l'Artésien* et au *Vengeur* de le capturer. Ceux-ci n'avaient qu'à laisser porter franchement et à prolonger la ligne anglaise pour mettre *le Monmouth* entre eux et

Combat du 12 Avril

(Indes)

E

N S

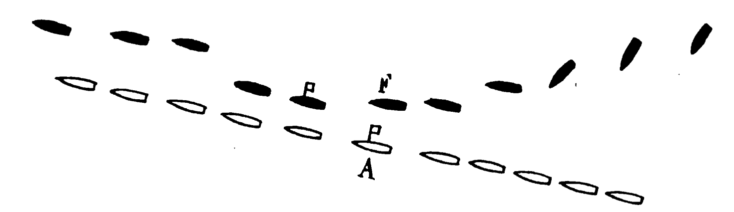
O

1re Position

F

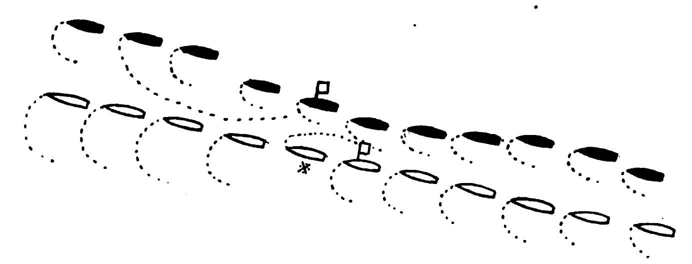
A

2e Position



nord

3e Position



* — *Le Monmouth*

Suffren; mais ils déclinèrent cet honneur : ils se contentèrent de rallier le gros de l'escadre française.

Les vents de nord avaient forcé l'ennemi de changer d'amures par un virement, lof pour lof, et l'avaient naturellement éloigné du *Monmouth*. Suffren se rapprocha de *l'Artésien* et lui héla de faire amener le vaisseau anglais; M. de Maurville répondit que, vu l'état de ses manœuvres, il lui était impossible de se rendre à ses ordres. Sur ces entrefaites deux vaisseaux anglais vinrent couvrir *le Monmouth*, qui passa sous le vent de sa ligne et fut pris à la remorque par une frégate.

Le Héros, de son côté, était complètement dégréé; il avait perdu son petit mât de hune et le mât de misaine menaçait de tomber; à peine s'il pouvait gouverner. Dans cette situation, Suffren cria à *l'Ajax*, qui passait devant lui, de mettre en panne; il se rendit à son bord vers six heures du soir et rétablit l'ordre dans son armée. Le temps était à l'orage, la pluie tombait par torrens, les Français et les Anglais se canonnaient mollement; à huit heures, l'obscurité, l'approche des terres séparèrent les combattans, ils allèrent mouiller presqu'ensemble à une portée et demie de canon de la terre. La frégate *la Fine*, en remorquant *le Héros*, fit casser l'amarre, elle dériva et tomba sur un vaisseau anglais; elle se tira de ce mau-

vais pas, moitié par ruse, moitié par la lassitude de l'ennemi. *Le Héros*, abandonné au courant, jeta l'ancre à portée de fusil de l'escadre anglaise ; il resta dans cette fâcheuse situation jusqu'au moment où un grain de pluie et de vent lui devenant favorable, lui permit de rejoindre son armée. M. de Goa, officier de l'état-major de Suffren, envoyé à bord du *Héros* pour lui porter des ordres, accosta par méprise un vaisseau anglais qui le retint prisonnier avec l'équipage du canot.

La position des Français dans l'Inde était alors très précaire ; ils n'avaient aucun port de radoub ni de ravitaillement, tandis que les Anglais possédaient toutes les meilleures places maritimes. L'escadre française, ayant fait toutes les réparations que le lieu et les circonstances permettaient, mit sous voile le 20. Suffren, peu satisfait du dernier combat, en désirait un nouveau ; mais l'amiral Hughes n'y parut pas disposé, car il supporta patiemment toutes les bravades du bailli, qui employa la journée de son appareillage à louvoyer, passant et repassant devant lui, « pour voir, disait-il, s'il était d'humeur de mettre sous voile et de recommencer. » Suffren, ne pouvant amener son adversaire au combat, cingla vers le sud et se rendit à Batacolo, comptoir hollandais.

Cette affaire causa une joie extrême à Aïder-Aly. « Enfin, dit-il à ses généraux, les Anglais ont donc trouvé leurs maîtres : voilà l'homme qui m'aidera à les exterminer ; je veux qu'avant deux ans il n'en reste plus un seul dans l'Inde et qu'ils n'y possèdent plus un pouce de terrain. » Et interpellant l'envoyé français qui résidait auprès de lui, il lui dit : « Ecrivez à cet homme extraordinaire que j'ai le plus grand désir de le voir et de l'embrasser, pour lui témoigner toute mon admiration. »

Au mouillage de Batacolo, Suffren reçut des dépêches de la cour qui lui prescrivaient de se rendre à l'Ile de France pour s'y réparer. On lui annonçait des renforts et des approvisionnemens qui devaient lui permettre de revenir en forces, au printemps, sur la côte de Coromandel. Cet ordre, s'il l'eût reçu plus tôt, était naturel et pouvait facilement se concilier avec ses desseins ultérieurs ; mais, dans ce moment, l'exécuter, c'était renouveler la situation que le comte d'Aché avait faite en 1759. « Avant que j'aille à la côte de Coromandel, écrivait Suffren à M. de Souillac, gouverneur de l'Ile de France ; que l'on puisse déterminer Aïder-Aly à laisser embarquer des troupes, qu'elles aient marché et que j'aie pu regagner Ceylan, c'est une affaire au

moins de quarante-cinq jours, la traversée environ quarante, le radoub ou de quoi le faire au moins autant, la traversée trente ; de sorte que voilà six mois perdus, et Dieu sait ce que les ennemis peuvent entreprendre pendant ce temps. »

A part les malheurs arrivés au convoi de M. de Bussy, qui fut détruit en partie par Kempenfeld, comme nous l'avons vu, il est certain que l'absence de l'escadre française du théâtre de la guerre aurait eu des suites déplorables. Aïder-Aly, se croyant abandonné, aurait fait sa paix avec les Anglais ; tous les autres princes indiens, qui attendaient l'issue des événemens pour prendre une résolution, se seraient montrés plus soumis que jamais envers une nation qu'ils n'aimaient pas, mais qu'ils étaient forcés de craindre. Nos troupes du continent auraient eu bien des hasards à courir, trop heureuses si elles avaient pu passer à Ceylan, point d'attaque projeté et où tous les efforts des Anglais se seraient concentrés; et puis l'effet produit par cette espèce de fuite, en présence d'une armée qui n'aurait pas manqué de proclamer partout ses victoires ; ces considérations puissantes qui agitaient l'âme de Suffren, l'affermirent dans sa résolution de rester en dépit des ordres du roi, en dépit de l'état précaire de ses vaisseaux qui manquaient

de tout. Suffren eut à combattre mille difficultés, et l'opinion générale de ses officiers, qui soupiraient après la vie heureuse de l'Ile-de-France. Mais Suffren, inaccessible à toutes ces influences, resta inébranlable. Jusqu'à ce que j'aie conquis un port dans l'Inde, disait-il à ceux qui le pressaient le plus, je ne veux d'autre port que l'Océan. Il est à croire que le parti courageux qu'il prit de rester, sauva l'Inde et prépara les succès du marquis de Bussy.

Cependant le mouillage de Batacolo ne présentait aucune ressource pour l'approvisionnement de l'armée; le scorbut décimait les équipages; Suffren leva l'ancre le 3 juin et se dirigea vers Tranquebar, comptoir danois situé sur la côte de Coromandel. Il y arriva le 6 et y reçut l'accueil le plus flatteur de la part des autorités danoises. Sur ces entrefaites, *l'Artésien*, *le Sphinx*, *la Fine* et *la Bellone*, qu'il avait laissés en croisière sur Négapatnam, rallièrent l'armée; ils avaient manqué un petit convoi anglais escorté par un vaisseau, à cause de la trop grande circonspection de M. de Maurville. Suffren, qui manquait tout-à-fait de munitions de guerre et de bois, envoya *le Sphinx*, *le Petit-Annibal* et les deux frégates croiser dans les environs; ils revinrent peu après avec deux navires anglais richement chargés. C'est

ainsi que s'approvisionnait l'escadre française. Ensuite il dépêcha *la Fine* à Goudelour, avec les malades de l'escadre; six jours après, il appareilla pour la même destination. Il trouva une deuxième prise faite par *la Fine*, qui s'était mise en croisière; elle portait vingt-huit canons et était chargée de poudre, de boulets et de bombes. *La Fine* ne tarda pas à revenir à Goudelour, avec une nouvelle prise armée de trente-six canons.

A Goudelour, Suffren reçut des dépêches d'Aïder-Aly, qui lui annonçaient que son fils avait complètement battu un détachement de six mille Anglais; en même temps il le priait de l'aider dans la conquête de Nagapatnam, poste important en raison de sa position au sud de la presque île indienne. Les circonstances paraissaient favorables, Hughes n'avait pas reparu sur la côte de Coromandel, et les troupes britanniques, occupées à protéger le ravitaillement de Velour, dans le Carnate, n'osaient s'éloigner des environs de Madras, dans la crainte d'exposer cette ville aux attaques d'Aïder-Aly.

L'activité de l'amiral Hughes déjoua ce projet.

Quoiqu'il eût été privé de plusieurs transports chargés de bois et de munitions de guerre, il n'en pressa pas moins les réparations de son escadre, remâta *le*

Monmouth, et vint mouiller le 2 juillet devant Négapatnam.

Goudelour tranquille, et ayant embarqué à son bord des troupes et de l'artillerie, Suffren cingla le 3 juillet sur Négapatnam. Le 6, se trouvant très près de la terre, il découvrit, à sa grande surprise, onze vaisseaux anglais au mouillage; il signala aussitôt l'ordre de bataille et s'avança dans l'intention de les attaquer à l'ancre. L'amiral Hughes, devinant sa pensée, mit sous voile et forma sa ligne à la faveur d'un vent qui changea, et qui lui devint favorable au détriment de l'escadre française. Celle-ci, dans cet intervalle, reçut un grain de vent et de pluie qui démâta *l'Ajax* de son grand mât de hune. Cet accident détermina Suffren à mettre en panne; mais comme la nuit approchait et que *l'Ajax* n'avançait pas dans ses réparations, il mouilla par dix-sept brasses d'eau, laissant ses frégates sous voiles; les Anglais mouillèrent peu après.

Le lendemain, 6 juillet, les vents soufflaient faiblement de la partie d'ouest-sud-ouest; les deux armées appareillèrent : celle de France, qui était sous le vent, donna la chasse à celle d'Angleterre (1). Vers sept

(1) ESCADRE FRANÇAISE.

Tués.	Blessés.		Tués.	Blessés.	
	100	Le Flamand.		130	L'Annibal.

heures du matin les Anglais arrivèrent, sur une ligne de front, comme s'ils voulaient combattre; mais ils tinrent le vent, se bornant à prolonger notre ligne pour la reconnaître. Vers huit heures, l'armée française vire de bord par la contremarche et défile, à contre-bord, à une demi-lieue environ de l'escadre britannique. A neuf heures, l'ennemi prend les mêmes amures que les Français; dans ce moment, le vâisseau de tête français *le Bizarre*, quitte son poste sous prétexte de se faire expliquer les signaux de l'amiral; Suffren, irrité de ce mouvement, lui fait prendre poste à la queue de la ligne.

Tués. Blessés.		Tués. Blessés.	
120	Le Sévère.	50	L'Artésien.
150	Le Brillant.	48	Le Vengeur.
120	Le Héros.	47	Le Byzarre.
100	Le Sphinx.	45	L'Orient.
18	Le Petit Annibal.	L'Ajax ne combattit pas.	

ESCADRE ANGLAISE.

Le Héro.	Le Monarca.
L'Exeter.	Le Worcester.
L'Isis.	Le Monmouth.
Le Burfort.	L'Eagle.
Le Sultan.	Le Magnanime.
Le Superbe.	



Combat de Négapatnam, 6 Juillet 1782

Enfin, à dix heures trois quarts, les deux escadres gouvernant l'une au plus près et l'autre largue, se rapprochent assez pour que les avant-gardes engagent le combat. (Position 1.) Le feu commence à bord du *Flamand* qui serre le vent le plus possible; l'action devient bientôt générale; l'arrière-garde anglaise combat mollement; c'est à peine si les boulets vont jusqu'à nos vaisseaux. C'est toujours du côté de Suffren que le combat est le plus rapproché et le plus vif. L'amiral Hughes avait combattu quelque temps *le Héros*, mais ne pouvant résister à son feu, il est contraint d'abandonner son travers; un instant *le Héros* a affaire à quatre vaisseaux anglais, auxquels il fait tête pendant une demi-heure. Ce noble vaisseau, qui se distinguait dans tous les combats, est désemparé, ses manœuvres et ses voiles sont hachées. *Le Brillant* secondait vaillamment son amiral, il perd son grand mât et ne cesse de combattre.

A l'avant-garde *le Flamand* serrait le vent malgré la canonnade de deux vaisseaux anglais. *L'Annibal*, son matelot d'arrière, se tenait par ordre à plus grande distance. Suffren, à la chute du grand mât du *Brillant*, avait signalé à *l'Annibal* d'arriver un peu pour se tenir prêt à secourir *le Brillant*, s'il y avait lieu. Ce signal, qui remplissait de douleur M. de Tromelin, prépara le désem-

parement du *Flamand* qui, ayant son gréement criblé, ses mâts endommagés, fut obligé de se mettre sous le vent de la ligne pour se réparer.

Cependant le combat semblait prendre une nouvelle vivacité, *le Flamand* avait repris son poste, quand d'épais nuages viennent à s'amonceler, se fondent en grêle, puis, les vents, soufflant du nord, agitent les flots ; on ne voit plus autour de soi, on ne peut plus gouverner ; les Anglais prennent tribord amures tout à la fois, et les Français babord. *Le Brillant* et *le Héros* se distinguent encore dans ce désordre ; le premier, sous cette amure, est porté en dérive sur un vaisseau ennemi. M. Saint-Félix conçoit l'idée de l'enlever à l'abordage ; il manœuvre en conséquence. L'Anglais, qui le devine, s'éloigne. *Le Brillant* va chercher un plus digne adversaire. *Le Héros* manœuvre comme *le Brillant ;* il est suivi par *l'Annibal* de cinquante, arrivé près de l'amiral anglais, et vergue à vergue il lui lâche sa bordée qui l'oblige à s'éloigner en désordre. Deux vaisseaux de l'avant-garde anglaise sortent de leur ligne.

Au centre, *le Monmouth* est très maltraité ; mais, en ce moment, le capitaine du *Sévère* manquait à son pays et à son nom ; attaqué au milieu du changement de vent par deux vaisseaux anglais, M. de Cillart fait amener son

pavillon. Dans les batteries, les officiers et les matelots combattaient avec leur bravoure accoutumée, quand la nouvelle de la reddition du *Sévère* vient frapper leurs oreilles. Tous s'interrogent : les uns sont abattus, les autres éclatent en propos menaçans et continuent à faire feu. Chaque officier, par habitude de la discipline, n'ose se révolter contre cette faiblesse inouïe; mais il semble compter sur un plus téméraire. L'officier Dieu, qui se trouve dans la batterie basse, se dévoue : il monte sur le pont, interpelle M. de Cillart, et le somme de faire rehisser le pavillon. Le chef obéit et le feu recommence. Le vaisseau anglais *le Sultan*, qui venait d'expédier un canot pour amariner *le Sévère* et qui présentait sans défiance la hanche au vaisseau français, reçut sa bordée. Une égale fureur alors s'empara des équipages; on se battit à outrance, et les deux vaisseaux furent entièrement désemparés.

Cependant Suffren, qui avait rompu sa ligne pour dégager *le Sévère*, fit le signal de se reformer et de livrer une attaque générale. Les Anglais, encore plus maltraités que les Français, fuyaient pêle-mêle et allaient jeter l'ancre à Négapatnam ; un de leurs vaisseaux attardé, fut poursuivi par une de nos divisions ; mais il mouilla si près de terre qu'on le crut échoué et qu'on n'osa pas

l'attaquer. Suffren alors mouilla par le travers de Caricate. Le lendemain, l'armée française appareilla et fit route pour Goudelour. Chemin faisant, une frégate anglaise, avec pavillon de parlementaire, demanda à parler à Suffren. L'armée mit en panne. Le capitaine anglais remit au général une lettre de Hughes, par laquelle il réclamait le vaisseau, qui, dans le combat de la veille, avait amené au *Sultan*. Cette réclamation, qui était une énigme pour l'amiral français, fut énergiquement repoussée. Dans sa réponse à l'amiral Hughes, après lui avoir exprimé toute sa surprise en l'assurant qu'il ignorait complètement cette circonstance, il ajoutait que, si un pareil fait s'était présenté, il serait allé lui-même reprendre le vaisseau français au milieu de l'escadre anglaise; qu'au reste, il vérifierait le fait, et que dans le cas où cette réclamation aurait quelque fondement, il en rendrait compte à son gouvernement; mais qu'en attendant il ne pouvait prendre sur lui une telle responsabilité. Congédiant alors l'envoyé : « Dites à votre amiral, ajouta-t-il, que s'il croit de son devoir d'insister, il peut venir chercher ce vaisseau lui-même. »

Le combat du 6 juillet avait mis le comble au mécontentement de Suffren. Les capitaines du *Sévère*, de *l'Artésien* et du *Vengeur* furent démontés de leur comman-

dement et renvoyés en France : leçon tardive, qui, donnée au commencement de la campagne, assurait à nos armes des succès autrement importans.

A Goudelour, Suffren jouit d'un triomphe insigne et qui montre la haute considération qu'Aïder-Aly avait pour sa personne. Rompant avec toutes les habitudes des souverains asiatiques, Aïder-Aly ne craignit pas de se déplacer de plus de quarante lieues avec une armée de quatre-vingt mille hommes, dans le seul but de donner un témoignage de son estime à un général étranger. Il n'entre pas dans le plan de cet ouvrage de parler de cette entrevue extraordinaire. Aïder et Suffren honorèrent leur caractère par leur loyauté et leur grandeur d'âme ; en se quittant, ces deux hommes de guerre emportèrent l'un pour l'autre une estime profonde qui dura toute leur vie.

CHAPITRE XVI.

Suffren se dirige sur Tranquebar. — Prise de Trinquemalé. — Nouveau combat. — Pourquoi Suffren ne remporte pas une victoire éclatante. — Goudelour. — L'ennemi croise devant Trinquemalé. — Le général Stuart et l'amiral Hughes attaquent Goudelour. — Suffren fait voile pour Goudelour. — Cette ville est ravitaillée. — Dernier combat. — L'amiral Hughes profite de la nuit pour fuir. — Fin de la guerre. Lapérouse. — Conclusion.

Suffren n'était pas homme à s'endormir au milieu des plaisirs et des pompes asiatiques. Pendant son séjour à terre, il avait pressé les réparations de ses vaisseaux. *La Pourvoyeuse* s'était rendue à Malac pour prendre un chargement de bois de mâtures. Les corvettes armées en flûte donnèrent leurs mâts. On put ainsi, tant bien que mal, mâter les vaisseaux qui en manquaient et entreprendre de nouvelles expéditions.

Dans les premiers jours d'août, Suffren, averti que l'escadre anglaise, après avoir quitté Négapatnam, s'était portée sur Madras, où l'on faisait de grands préparatifs, appareilla et se dirigea sur Trinquebar; n'ayant pu obtenir aucun renseignement sur le but des armemens de l'ennemi, il cingla sur Batacolo où il mouilla le 1er août 1782.

Suffren trouva en rade la frégate *la Consolante* venant de l'île de France, qui lui apprit l'arrivée du comte d'Aymar à la pointe de Galles (île Ceylan), avec deux vaisseaux et huit transports chargés de troupes et de munitions de guerre. Il espéra, au moyen de ce renfort, exécuter le projet qu'il méditait depuis quelque temps.

Trinquemale ou Trinquemalé, situé au fond de l'immense baie à laquelle il a donné son nom, était un port vaste et sûr; mais avant d'appareiller, il expédia un navire à Trinquemale, afin de s'assurer si l'escadre anglaise n'y était pas. En même temps la frégate *la Fine* partit pour la pointe de Galles, avec l'ordre de presser le convoi de rallier l'armée. Le 21 août, le comte d'Aymar, avec le convoi, se réunit à Suffren, qui fit aussitôt embarquer les troupes à bord de son escadre et attendit un vent favorable pour partir. C'est alors que le cutter *le Lézard*

mouilla en rade et apporta des lettres et des ordres de France. Bientôt on sut que la conduite de Suffren avait obtenu l'approbation du gouvernement; toutes les grâces qu'il avait demandées pour ses officiers étaient confirmées; le grand maître de Malte, juste appréciateur de la gloire de Suffren, venait de le faire bailli. Ces nouvelles accrurent l'enthousiasme de la flotte.

Le 25 août les Français firent voile pour la baie de Trinquemalé: en deux jours ils furent en vue de terre; mais, s'étant trop rapprochés des forts, ils reçurent quelques boulets à leur bord; ils mouillèrent dans la partie nord de la baie. La côte ayant été reconnue, deux mille hommes débarquèrent le 27 à trois heures du matin sans opposition; à six heures ils campèrent à deux portées de canon de Trinquemalé, parmi des bois touffus qui les dérobaient à la vue de l'ennemi.

Le 29, les canons et les mortiers mis en batterie, les Français ouvrirent la tranchée du côté de la mer. Les Anglais tentèrent plusieurs sorties, mais ils furent toujours repoussés. Le 30, les généraux français sommèrent le gouverneur de se rendre. Après quelques pourparlers, l'Anglais se soumit et capitula. Mille prisonniers obtinrent les honneurs de la guerre et leur renvoi à Madras.

La forteresse de Trinquemalé ayant capitulé, restait encore un fort nommé Ostembourg, lequel dominait la baie qui porte son nom; M. de Suffren en ordonna l'attaque. Le 1er septembre, après un feu bien nourri, le fort capitula, alors on arbora le pavillon français sur tous les points de la baie.

Cependant les autorités de Madras avaient été prévenues des projets du bailli de Suffren. Connaissant son activité, elles pressèrent l'amiral Hughes d'aller au secours de Trinquemalé. Hughes embarqua sur ses vaisseaux plusieurs régimens et se mit aussitôt en route. Le 2 septembre, à la nuit, il arriva en vue de la baie et y mouilla à une portée et demie de canon de la forteresse.

Le bailli de Suffren achevait à peine de faire réembarquer une partie des troupes qui avaient fait le siége de la place, que *le Héros* signala l'escadre ennemie. A ce signal, Suffren, qui était encore à terre, s'empressa de venir à son bord. « Voilà donc, dit-il, messieurs les Anglais arrivés! Bon combat par mer et par terre! Sans doute qu'ils viennent pour rompre l'expédition, mais il n'est plus temps, cette place est française, et je réponds qu'ils ne réussiront pas à la reprendre, d'autant plus que j'y mettrai ordre. » Ayant reconnu les Anglais,

il attendit la pointe du jour, 3 septembre, pour mettre sous voile; il envoya *la Fine* pour reconnaître la force de l'armée anglaise. Cette frégate signala peu de temps après douze vaisseaux de ligne et plusieurs frégates; il ventait bon frais de la partie ouest-sud-ouest et sud-ouest. Suffren se dirigea sur l'ennemi (1).

(1) ESCADRE FRANÇAISE.

Avant-garde.

L'Artésien.	De Saint-Félix.
Le Sévère.	De Maurville de Langle.
Le Saint-Michel. . .	D'Aymar.
L'Orient.	De Christi Pallière.
Le Brillant.	De Kersauson.

Corps de bataille.

L'Annibal.	De Galles.
Le Sphinx.	Du Chilleau.
Le Héros.	Suffren. De Moissac.
L'Illustre.	De Bruyères.
Le Flamand.	Périer de Salvert.

Arrière-garde.

L'Ajax.	De Beaumont.
Frégate. — La Consolante.	De Péan.
L'Annibal.	De Tromelin.
Le Vengeur.	De Cuverville.
Le Byzarre.	De La Landelle.
Tués et blessés.	347 hommes.

ESCADRE ANGLAISE.

L'Exeter.	King.

Celui-ci était appareillé, et, à son grand étonnement, venait d'apercevoir le pavillon blanc qui flottait sur les forts de la baie, et l'escadre française au vent à lui qui manœuvrait pour l'approcher. Hughes prit chasse en laissant porter jusqu'au sud-sud-est, et fit former son ordre de bataille. Suffren aussitôt signala à sa flotte d'arriver tout à la fois sur l'ennemi, puis de s'établir en bataille dans l'ordre naturel. Cependant, comme la marche des vaisseaux français était très inégale, Suffren venait de temps à autre au vent pour attendre ses vaisseaux arriérés. Vers onze heures et demie, ayant son avant-garde en panne, il indiqua de diminuer de voile pour attendre le serre-file qui restait en arrière quoiqu'il fût couvert de toile. La frégate *la Bellone* alla de

L'Isis.	Zuneley.
Le Hero.	Hawker.
Le Scepter.	Graves.
Le Burfort.	Reiner.
Le Sultan.	Watt.
Le Superbe.	Hughes. Newcome.
Le Monarca.	Gell.
L'Eagle.	Reddal.
Le Magnanime. . . .	Wolsely.
Le Monmouth. . . .	Alms.
Le Worcester. . . .	Wood.
Tués et blessés.	584 hommes.

Combat de Trinquemalé

Indes

1re Position

A

F

o s o

2e Position

A

F

o s o

1re Direction



vaisseau en vaisseau porter à la voix les instructions de l'amiral. *Le Vengeur* et la frégate *la Consolante* reçurent l'ordre d'attaquer l'arrière-garde ennemie par dessous le vent (1). Cependant les vaisseaux arriérés de l'escadre française s'étant assez rapprochés, Suffren fit les signaux d'arriver à l'est et de courir en échiquier sur l'ennemi, qui, voyant qu'il ne pouvait éviter le combat, avait serré ses distances et semblait vouloir l'accepter sous l'allure grand largue. (Position 1.) Les Français, que cette succession d'ordres et de mouvemens avaient mis en désordre, se présentèrent enfin devant la ligne de bataille anglaise; mais *le Saint-Michel* et *l'Artésien*, craignant qu'en gouvernant toujours sur la tête de la colonne anglaise, ils ne la dépassassent, vinrent au vent. Suffren, qui voulait combattre de plus près, fit le signal d'arriver de nouveau. Un coup de canon tiré à bord du vaisseau amiral pour en presser l'exécution, est mal interprété dans les batteries du vaisseau, et les canonniers font feu; successivement *l'Illustre*, *le Flamand* et ceux qui sont à portée de canon envoient leurs bordées, l'action devient générale. (Position 2.) Au milieu de la canonnade et d'une fumée épaisse

(1) Le plus sûr moyen en général, pour forcer l'ennemi à une action décisive, comme le voulait Suffren, c'est de faire aborder quand cela est possible un ou deux de ces vaisse aux.

les ordres de Suffren ne sont plus ni vus, ni écoutés. Son avant-garde reste immobile, plusieurs des vaisseaux du centre et de l'arrière-garde sont trop éloignés. Pour comble de malheur le calme se fait déjà sentir, tout semble conspirer contre Suffren; un instant il croit à la trahison des siens, il est du moins résolu à se faire couler plutôt que de se rendre. Pourtant les vaisseaux *l'Illustre* et *l'Ajax* le secondent vaillamment; *le Brillant* se porte à son aide, mais avec une mollesse inexcusable. Au lieu de prolonger la ligne ennemie en passant sous le vent de la nôtre, ce qui eût soulagé *le Héros* et *l'Illustre*, il tint le vent et ne se mit en ligne qu'après une perte de temps considérable.

A l'arrière-garde, *le Vengeur* et *la Consolante* essayèrent de mettre entre deux feux les derniers vaisseaux anglais, mais, reçus par une vive canonnade, ils vinrent au vent pour combattre. Bientôt un événement imprévu frappa d'étonnement et de tristesse l'armée française. Le brave capitaine du *Vengeur*, au moment du feu le plus meurtrier, vient à manquer de poudre. Cuverville, au désespoir, voulait aller aborder l'ennemi, ses officiers lui montrent les difficultés de l'entreprise avec le peu d'ensemble qu'il y a dans la ligne française : il écoute les conseils de la prudence; il quitte sa ligne au

risque de laisser planer sur sa tête une pensée flétrissante. L'armée française paraissait partagée en deux : une partie combattait avec une grande bravoure, l'autre restait spectatrice, ou peu s'en faut, du combat.

Suffren multipliait les signaux ; pourtant à quatre heures quelques uns des vaisseaux de l'avant-garde avaient à peine donné. La faible brise de l'ouest-sud-ouest venait de passer au sud-est. Suffren signala aux vaisseaux de virer par la contre-marche et aux frégates de venir le prendre à la remorque. L'armée exécuta l'ordre, excepté *le Héros* et *l'Illustre*, qui, étant hors d'état de manœuvrer, continuèrent à combattre.

Cependant le changement de vent avait fait prendre babord amures à l'escadre anglaise, qui se concentra de plus en plus sur nos deux vaisseaux. Des ennemis plus audacieux les auraient pris ou détruits. Deux vaisseaux anglais se portant au vent à eux, les contraignaient à se rendre ou à se faire couler; mais, comme nous l'avons dit, Suffren était résolu à cette terrible extrémité, et il avait su en pénétrer tout son équipage. Au plus fort de l'action, son grand mât étant tombé et ayant entraîné le perroquet de fougue et le pavillon, les Anglais jetèrent des cris de triomphe. Suffren en demanda la cause ; on lui montra le pavillon et la marque distinctive de son

commandement abattus par la chute du grand mât. Furieux, il s'écrie : « Des pavillons! qu'on apporte des pavillons blancs et qu'on pavoise mon vaisseau. »

Cependant quelques capitaines, que la confusion, la faiblesse des vents et leur variation avaient tenus éloignés de Suffren, faisaient les plus louables efforts pour partager ses dangers. *L'Artésien*, dont la vitesse secondait le courage de son commandant, s'apercevant que les vaisseaux de tête de l'armée ennemie allaient virer pour mettre entre deux feux *le Héros* et *l'Illustre*, se porta par leur travers, et, contre trois, il les combattit avec beaucoup de bravoure.

A la fin les autres vaisseaux, aidés de la brise qui fraîchissait, joignirent au fur et à mesure Suffren et le couvrirent de leur feu. Les événemens malheureux de la journée, la bravoure héroïque de Suffren, qui, avec l'*Illustre* et *l'Ajax*, avait tenu tête pendant plusieurs heures au gros de l'armée anglaise, surtout leur absence prolongée du feu, imprimèrent aux officiers et aux équipages une impulsion terrible dont les Anglais éprouvèrent bientôt les effets. Affaiblis, ayant plusieurs de leurs vaisseaux très endommagés, craignant tout de l'attaque furieuse des Français, ils cessèrent le feu, prirent la bordée du nord-ouest et allèrent relâcher à Madras. L'esca-

dre française resta en panne toute la nuit sur le champ de bataille; le lendemain, n'apercevant plus l'ennemi, elle cingla sur Trinquemalé, traînant à la remorque *le Héros* et *l'Illustre*.

Ainsi se termina une affaire, à laquelle la supériorité des Français, l'ardeur des équipages et le courage de Suffren promettaient une tout autre issue. Rien ne put ôter à l'amiral la pensée que plusieurs de ses capitaines l'avaient abandonné. Le soir même du combat, un vaisseau qui passait sous sa poupe, lui ayant demandé de ses nouvelles, un silence absolu fut sa seule réponse. Suffren se borna à lui faire donner sèchement ses ordres.

Malgré les torts de quelques capitaines, Suffren n'est pas à l'abri de tout blâme. Dans la confusion et l'éloignement où se trouvaient plusieurs de ses vaisseaux, il aurait dû serrer le vent pour se reformer et ne pas s'opiniâtrer dans un engagement si disproportionné. Son extrême bravoure lui fit oublier son habileté ordinaire. *Le Héros*, *l'Illustre* et *l'Artésien* arrivèrent à grand'peine à Trinquemalé. Sir Hughes, dans ses dépêches, ne dissimule pas ses pertes. « Comme *l'Aigle*, *le Monmouth*, *le Burfort*, *le Superbe* et plusieurs autres vaisseaux de notre escadre, dit-il, faisaient

beaucoup d'eau par suite des boulets qu'ils avaient reçus à la flottaison, et que l'escadre tout entière avait de très fortes avaries, je me déterminai à faire route pour ces parages, ne pouvant mouiller à Trinquemalé. »

Le 7 septembre, l'armée française prit son mouillage dans la rade ouverte d'Ostembourg. Le vaisseau *l'Orient* échoua en entrant, et il fut impossible, non seulement de sauver la coque, mais sa mâture dont le besoin se faisait si cruellement sentir. L'équipage fut distribué à bord de l'escadre. Cette perte affecta d'autant plus douloureusement Suffren, qu'il savait que les Anglais attendaient de jour en jour un renfort de cinq vaisseaux. Pour remâter *le Héros* et *l'Illustre*, Suffren fit porter les mâts des petits vaisseaux sur les plus gros, et désarmer *la Consolante* qui donna sa mâture au *Bizarre*. Pendant qu'il s'occupait de ces détails il reçut plusieurs avis qui lui donnèrent des inquiétudes pour Goudelour. Aïder-Aly, attaqué sur son propre territoire par les Anglais réunis aux Mahrattes, avait abandonné la côte de Coromandel. Son éloignement avait inspiré aux Anglais l'idée de conquérir ce point important. Le 1er octobre, l'escadre française mit sous voile et se dirigea sur Goudelour, où elle mouilla le 4. Un nouveau malheur, la perte du vaisseau

le Bizarre, qui s'échoua dans un virement vent arrière, vint attrister tous les cœurs.

Cependant l'armée anglaise n'avait pas encore paru; l'ennemi, comptant plus sur les difficultés qui naissent dans ces parages de la saison des moussons, que sur la force de ses armes, s'était décidé à différer l'expédition jusqu'au printemps prochain.

La côte de Coromandel n'est pas abordable l'hiver pour une escadre; il était à présumer que les Français, selon leurs habitudes, iraient hiverner à l'Ile de France, à quinze cents lieues du théâtre de la guerre. Ce cas probable échéant, Hughes gagnait la côte de Malabar et passait son hiver à Bombay où des bassins, propres à construire des vaisseaux et à les réparer, où des approvisionnemens de tout genre le mettaient à même de primer son adversaire, quelqu'actif qu'il le supposât. La conquête de Goudelour dépendait du parti qu'allait prendre Suffren.

Ce dernier était lui-même très incertain sur ce qu'il avait à faire. Devait-il se rendre à l'Ile de France? mais alors il livrait la côte de Coromandel aux forces de l'ennemi. Trinquemalé lui offrait un port commode pour le mouillage, mais il manquait d'approvisionnemens, et l'hivernage est mortel pour les équipages européens.

Cependant Suffren paraît avoir adopté le premier plan; le bruit s'en répand aussitôt. Les Anglais regardent cet événement comme une victoire, les Français n'en sont pas moins heureux. Les plaisirs vont remplacer pendant plusieurs mois les fatigues et les dangers qui les ont si rudement éprouvés. Quelques officiers de terre obtiennent de prendre les devans.

Le 15 octobre l'escadre française appareille. Tant qu'elle est en vue de la place elle gouverne au large, mais bientôt elle porte à l'est et se dirige sur la côte d'Achem dans l'île de Sumatra. Cette île forme la partie orientale qui borne la mer des Indes. Achem en est la capitale; elle a une rade assez bonne, abritée au large par des îlots très élevés. Le pays abonde en bestiaux et en pâturages; l'eau est excellente et le climat sain. Une escadre peut s'y approvisionner. Le 1er novembre les Français mouillent en rade d'Achem; des tentes sont aussitôt dressées à terre pour y déposer les malades; de toutes parts les vivres arrivent et mettent l'escadre dans l'abondance. Les frégates *la Bellone* et *la Pourvoyeuse*, expédiées à Malac pour prendre des bois de mâture, rejoignent l'armée, qui en quelques jours est prête à appareiller. Sur ces entrefaites, une corvette expédiée de l'Ile de France, annonce à Suffren le départ, pour la

côte de Coromandel, de M. de Bussy avec un convoi chargé de troupes. Le 20 décembre, Suffren met sous voiles, s'arrête quelques jours à Gamjam, comptoir hollandais, sur la côte d'Orixa, et y détruit plusieurs navires anglais qui faisaient des vivres pour le compte de l'escadre britannique. La frégate *la Conventry* tombe au milieu de l'escadre; le capitaine Hughes, neveu de l'amiral, n'admettant pas la possibilité de la présence des Français dans ces parages, se livre lui-même. Il apprend à Suffren la mort d'Aïder-Aly, arrivée le 9 novembre 1782, au camp d'Atour, au milieu de son armée. Suffren donne des larmes à ce prince habile et courageux, le plus formidable ennemi que les Anglais aient jamais eu dans les Indes. De là il lève l'ancre et gouverne à prolonger la terre; chemin faisant, il capture une corvette, un vaisseau de la compagnie et deux autres navires. Longeant toujours la côte, il chasse devant lui les Anglais étonnés de son apparition, et mouille le 6 février à Goudelour. La mort d'Aïder lui est confirmée ainsi que l'avènement au trône de Tippoo-Saïb, son fils, campé alors à Vandabouchi avec le comte de Félix, commandant les troupes françaises à la place de M. Duchemin, décédé depuis peu.

La belle saison avançait, le bailli de Suffren comprit

que l'escadre britannique ne pouvait tarder à se présenter, il la savait forte de dix-huit vaisseaux parfaitement équipés. La sienne, affaiblie par la perte de *l'Orient* et du *Bizarre*, avait en outre quatre vaisseaux dans le plus triste état, presque tous manquaient d'équipages. Goudelour n'offrait aucune ressource, mais Trinquemalé pouvait suffire jusqu'à un certain point à ses besoins. Suffren, qui sentait le prix des instans, fit voile pour ce port. Les vents contraires retardèrent sa navigation ; il arriva enfin le 23 février. Il y trouva les frégates *l'Apollon*, *la Pourvoyeuse*, *la Nayade* et *la Consolante* qui s'était remâtée. Quelques jours après la frégate *la Cléopâtre*, venant de l'Ile de France, confirma la nouvelle de l'arrivée prochaine du convoi.

Le 11 mars, M. de Peynier, avec les vaisseaux *le Fendant*, *l'Argonaute* et *le Hardi*, escortant trente-cinq navires marchands chargés de vivres, de munitions de guerre et portant trois mille hommes de troupes, fut signalé dans le sud. Ce chef d'escadre ne tarda pas à mouiller dans la baie. Il avait sur son bord le marquis de Bussy, si impatiemment attendu.

Cependant l'armée anglaise avait paru sur la côte de Choromandel où elle avait appris les derniers événem

maritimes, ainsi que le départ de Trinquemalé, et l'arrivée à Goudelour de M. de Bussy et de ses troupes. Hughes n'en persista pas moins à poursuivre ses desseins sur Goudelour, mais il voulait surtout profiter de sa supériorité numérique pour attaquer l'escadre française; soit d'ailleurs qu'il la battît ou qu'il la bloquât, la prise de cette place semblait assurée. Il se présenta à l'entrée de la baie le 24 mai 1783. Une partie des vaisseaux français étaient mouillés dans l'arrière baie et s'exerçaient aux manœuvres; le reste se réparait; plusieurs vaisseaux étaient à la bande. Hughes approcha de terre, mais voyant la bonne contenance de nos vaisseaux, solidement embossés sous la protection d'un fort situé sur la montagne de la Découverte, il vira de bord et gouverna au large.

Depuis le mouillage de l'escadre française à Trinquemalé, la rade et les chantiers avaient pris une physionomie inaccoutumée, tout respirait la plus grande activité; dès qu'un vaisseau était réparé, il faisait place à un autre et allait mouiller dans l'arrière baie en état d'appareillage.

Les 25 et 31 du mois de mai, et les 1er et 2 juin, l'armée anglaise vint reconnaître l'escadre française.

Cette insistance de l'ennemi à croiser devant Trin-

quemalé, cachait un piége qui n'échappa pas à Suffren. Il pressa ses réparations, et bientôt l'armée entière put prendre la mer.

Au moment de partir, une estafette de M. de Bussy changea les soupçons de Suffren en certitude. Bussy lui annonçait que la place de Goudelour venait d'être attaquée par terre.

La situation de l'Inde n'était pas aussi favorable que le supposait M. de Bussy lors de son débarquement. Depuis la mort d'Aïder-Aly, Tippoo-Saïb, son fils, intruit qu'un corps de troupes anglais s'était rendu maître de Bednore, capitale des États de ce prince sur la côte de Malabar, avait évacué le Carnate et rappelé toutes ses forces, auxquelles s'était joint un bataillon de troupes françaises. Tippoo-Saïb reprit Bednore et fit prisonnier le général Mathew avec tout son corps d'armée. Ces revers de l'armée anglaise, quelque graves qu'ils fussent, étaient contrebalancés par les avantages que les Anglais retirèrent de l'éloignement de Tippoo-Saïb de la côte de Coromandel. Bien supérieurs en nombre aux Français, l'armée anglaise, au nombre de cinq mille européens, neuf mille cipayes, avec une nombreuse artillerie, aux ordres du général Stuart, vint investir Goudelour. La situation était alarmante pour la garnison. M. de Bussy écrivait

lettre sur lettre à Suffren pour le presser de venir le secourir. « Je manque de vivres, disait-il, je manque de munitions de guerre, et votre inaction est d'un mauvais effet dans le pays, quoique cependant je ne me dissimule pas les dangers qu'il y a de venir me délivrer en présence de forces supérieures aux vôtres. » Bientôt de nouvelles dépêches de M. de Bussy invitèrent Suffren à rester au mouillage de Trinquemalé, sauf le cas où la garnison française serait forcée de se retirer dans Goudelour et bloquée par l'escadre anglaise. En effet, les communications étant déjà difficiles, un blocus eût été une complication redoutable. Suffren, ne voyant plus l'ennemi, se détermina à appareiller. Il le savait plus fort en vaisseaux et en équipages; mais, habitué à ne rien craindre, Suffren appareilla le 11 juin et reconnut le surlendemain Tranquebar. Continuant sa route, ses frégates lui signalèrent l'escadre anglaise qui paraissait mouillée entre Porto-Nove et Goudelour. Aussitôt il ordonna de jeter l'ancre. Le 15, s'étant mis sur la frégate *la Cléopâtre*, il fit voile de nouveau et s'avança sur l'ennemi. Un vent d'ouest-sud-ouest permettait aux Français de s'approcher, en bataille, de l'armée anglaise; mais Hughes, qui redoutait une attaque à l'ancre, appareilla et prit la bordée du large. La brise presqu'aussitôt passa au nord-ouest et

donna à l'ennemi l'avantage du vent; différentes manœuvres furent faites par les deux amiraux : Suffren, pour gagner le vent et se mettre en mesure de communiquer avec Goudelour, Hughes, pour l'en empêcher.

Le 17 au matin, le vent à l'ouest, l'escadre anglaise restait à l'est-nord-est, faisant route au sud dans l'intention de se trouver au vent lorsque la brise du large viendrait à souffler. Un vaisseau de l'escadre française, qui avait été à Goudelour, rallia l'amiral et lui remit les dépêches du marquis de Bussy. Ce général lui apprenait qu'un combat avait eu lieu le 13, sous les murs de Goudelour; que les Anglais avaient fait des pertes considérables, mais qu'attendu son infériorité, il s'était vu contraint de s'enfermer dans la place. Suffren, maître de ses mouvemens, cingla aussitôt sur Goudelour où il mouilla le 17 à huit heures du soir. C'était un avantage précieux qu'il venait d'obtenir sur Hughes; Goudelour fut ravitaillé.

Cependant, sur les prières de Suffren, M. de Bussy consentit à lui donner un renfort de quinze cents hommes pour combler les vides que les combats et les maladies avaient faits dans les équipages. Les chances de la guerre étant moins inégales, Suffren appareilla le 18 au matin avec un vent d'ouest-nord-ouest et se dirigea sur les An-

glais qui venaient d'être aperçus (1). Ces derniers couraient sur la terre; l'escadre française, formée au bord

(1) **Escadre française.**

Le Sphinx.	64	Duchilleau.	44
Le Brillant.	64	De Kersauson.	25
Le Fendant.	74	De Peynier. / De Saint-Félix.	66
Le Flamand.	50	De Salvert.	59
L'Ajax.	64	Dupas de la Moncelière.	29
L'Annibal.	50	De Beaulieu.	18
L'Argonaute.	74	De Clavières.	35
Le Héros.	74	Suffren. / De Moissac.	60
L'Illustre.	74	De Bruyères.	24
Le Saint-Michel.	60	De Beaumont.	15
Le Vengeur.	64	De Cuverville.	31
Le Sévère.	64	De Langle.	23
L'Annibal.	74	D'Aymar.	19
Le Hardi.	64	De Kerhué.	4
L'Artésien.	64	De Vigues d'Arrac.	22

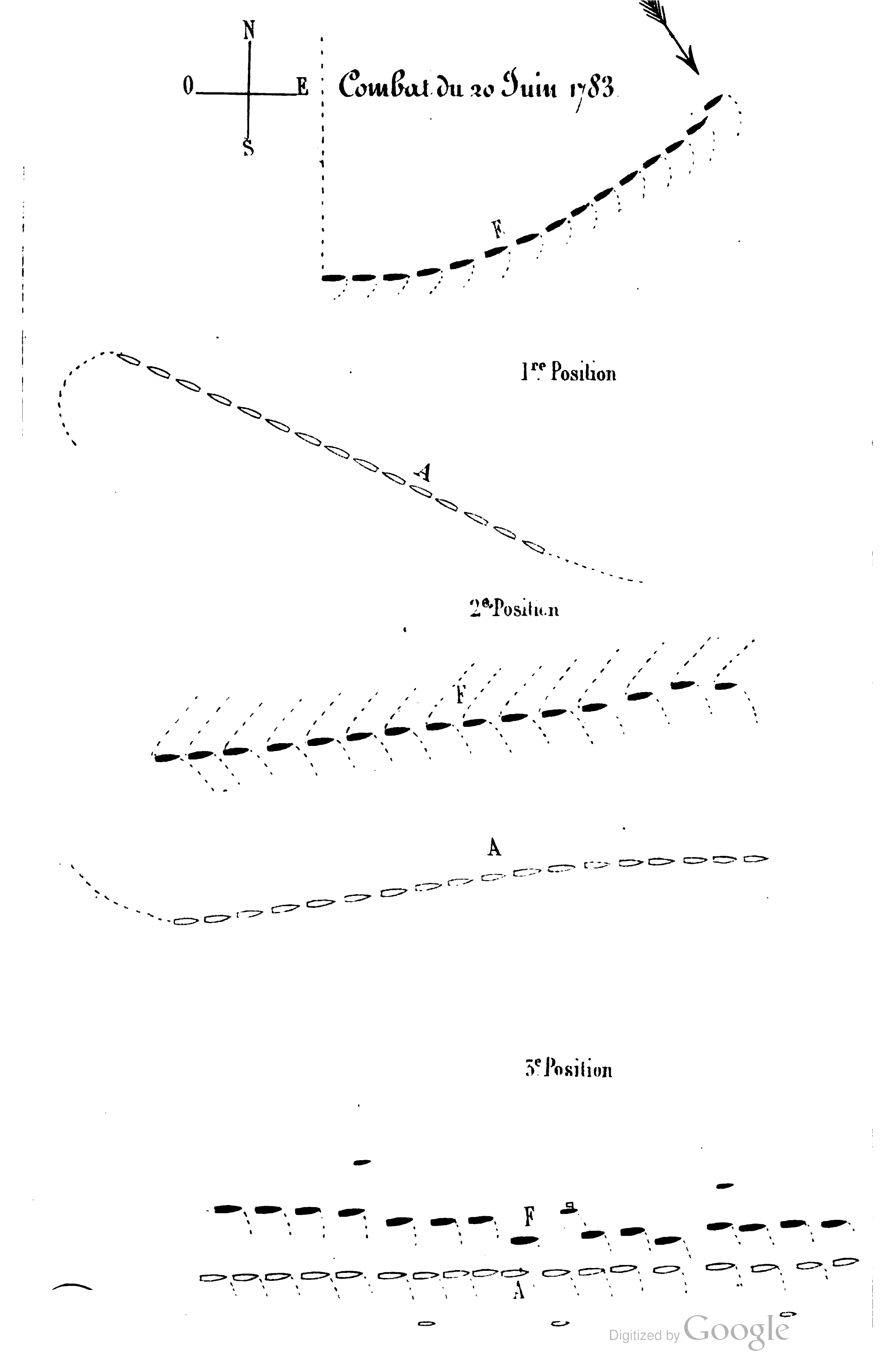
Escadre anglaise.

La Défense.	74	Newnham.
L'Isis.	50	Holladay.
Le Gibraltar.	80	Bikerton. / Nicks.
L'Inflexible.	64	Chetwind.
L'Exeter.	64	Schmith.
Le Vorcester.	64	Hughes.
L'Africa.	64	Macdonald.
Le Sultan.	74	Mitchell.

opposé, arriva sur eux en dépendant. Parvenu par le travers de leur ligne, Suffren, pour se mettre au même bord, fit signal de virer vent arrière. A quatre heures et demie l'ennemi revira, les Français firent de même en gouvernant sur lui; le vent calma sur le soir. Toute la nuit et la journée du 19, Hughes manœuvra sans fuir, mais évitant avec soin d'en venir aux mains; son impétueux adversaire, obligé de se conformer à ces différentes manœuvres, appelait de tous ses vœux une action générale.

Le 20, les vents à l'ouest-sud-ouest petit frais, Suffren gouverna sur l'ennemi qui venait sur lui au bord opposé. Comme la brise semblait devoir passer au nord-ouest, Suffren chercha à s'élever dans cette direction, tout en se conservant la possibilité de joindre l'ennemi.

Le Superbe.	74	Hughes. Newcome.
Le Monarca.	70	Gell.
Le Burfort.	70	Renier.
Le Sceptre.	64	Graves.
Le Magnanime.	74	Mackensie.
L'Eagle.	65	Clarke.
Le Héro.	74	King, commandant. Jones.
Le Bristol.	50	Burney.
Le Monmouth.	64	Alms.
Le Cumberland.	74	Allen.



N
O
E
S
Combat du 20 Juin 1783
F
1re Position
A
2e Position
F
A
3e Position
F
A

(Position 1.) A onze heures, en effet, la brise étant nord-ouest, joli frais, son armée au vent, Suffren fit le signal de virer vent arrière tous ensemble, puis d'arriver en échiquier sur l'ennemi, qui prit babord amures. Parvenu à un mille de l'escadre anglaise, pour ne pas s'exposer aux mêmes accidens de Trinquemalé, Suffren tint le vent babord amures. (Position 2.) Cependant, soit que l'amiral Hughes eût semblé honteux de fuir devant un ennemi qui lui était inférieur, soit que la fatigue, causée par tant de manœuvres, l'eût fait prendre un parti vigoureux, il diminua de voile et se tint sur ses huniers babord amures comme pour attendre les Français. Suffren se dirigea aussitôt sur l'ennemi.

Le combat devenait inévitable. Suffren, se conformant aux instructions récentes du ministère (1), va à bord de la frégate *la Cléopâtre* et prolonge sa ligne en encoura-

(1) « Considérant qu'il est impossible au commandant d'une armée navale de juger, pendant un combat, du mouvement de sa ligne et de celle des ennemis, tant à cause de la fumée du canon dont il est enveloppé, que par l'attention qu'il est obligé de porter à la manœuvre particulière du vaisseau sur lequel son pavillon est arboré; considérant en outre que les vaisseaux de tête distinguent difficilement les signaux qui leur sont adressés du centre de la ligne, et que le moment de les exécuter est souvent passé lorsqu'ils les aperçoivent, je vous fais cette lettre pour vous dire que mon intention est que, si dorénavant vous trouvez l'occasion de combattre mes ennemis, vous ayez à quitter le vaisseau sur lequel votre pavillon sera arboré, et que vous passiez sur la frégate dont vous aurez

geant ses équipages. Il veut que son arrière-garde double les Anglais sous le vent; le corps de bataille et l'avant-garde contiendront le reste de l'armée ennemie. Ces ordres, exécutés ponctuellement, doivent consommer la défaite totale d'une des deux escadres. A trois heures et demie de l'après-midi, *le Héros* signale de serrer les distances; mais les vaisseaux les plus avancés, entraînés par leur ardeur, poursuivent leur route; ils nuisent ainsi à la régularité de leur ligne et laissent soupçonner les desseins de Suffren à l'amiral Hughes.

Cependant les deux armées sont à portée de pistolet; les Français viennent au vent, la canonnade commence. (Position 3.) Le vaisseau anglais *le Gibraltar* s'aperçoit d'un vide dans l'avant-garde française, il serre le vent pour y pénétrer. Le capitaine anglais s'est vanté d'enlever le premier vaisseau français qu'il combattra; *le Flamand* fait une arrivée pour lui épargner une partie du chemin; ils se canonnent bientôt à longueur de vergue. *Le Gibral-*

fait choix, d'où il vous sera plus facile d'observer la manœuvre des ennemis, d'indiquer les manœuvres que vous jugerez à propos de faire faire à l'armée navale dont je vous ai confié le commandement, et d'en presser l'exécution. »

Avec la marine à vapeur, l'exécution de cette ordonnance ne peut qu'être avantageuse, car elle permettra à l'amiral de se porter sur les points où il jugera sa présence nécessaire; il sera ainsi partout et nulle part.

tur, loin de songer à capturer son adversaire, brasse à culer et se laisse dériver. Partout on combat avec une grande bravoure; les Français, plus ardens et tout aussi opiniâtres que leurs ennemis, les obligent à faire une arrivée. Sans attendre d'ordre, nos vaisseaux se mettent sur leurs traces, l'action recommence. Les Anglais cèdent encore; ils sont poursuivis de nouveau. Les deux armées se remettent en ligne de bataille et la canonnade recommence; mais le feu des Français acquiert une supériorité marquée sur celui des Anglais. Hughes attend impatiemment la nuit; il craint qu'en arrivant encore il n'expose quelques uns de ses vaisseaux désemparés. Enfin, à la faveur de l'obscurité, Hughes se couvre de voiles et s'éloigne; les canonniers français, dans leur ardeur, épient les feux de l'ennemi pour diriger leurs coups; à bord de quelques uns de nos vaisseaux il fallut employer la violence pour les empêcher de continuer à tirer.

Suffren, après le combat, se dirigea sur Goudelour en passant près de la côte de Pondichéry, où il mouilla le 21. Le 22 au matin il eut connaissance de l'escadre anglaise à l'est-quart-nord-est qui faisait route pour Madras. Son premier mouvement fut de lui donner chasse; mais connaissant sa supériorité de marche et craignant

que, dans la poursuite, elle ne gagnât le vent sur lui pour se porter sur Goudelour, il appareilla et serra le vent. Hughes avait en effet l'intention d'aller à Goudelour; mais dès qu'il vit les Français sous voiles, il prit chasse et disparut vers dix heures du matin, laissant la mer libre à l'escadre française, qui jeta l'ancre devant la place le 23.

Cependant Suffren, qui croit n'avoir rien fait tant qu'il reste des ennemis sur le territoire français, se propose de faire débarquer non seulement les 1,500 hommes que lui a donnés M. de Bussy, mais une partie de ses équipages; avec ces renforts il ne doute pas que l'ennemi ne soit, en peu de temps, forcé de battre en retraite. Il se fait transporter à terre pour conférer avec M. de Bussy. A son débarquement, une réception triomphale l'attendait; les assiégés, sans distinction d'âge ni de sexe, se portent en foule à sa rencontre; chacun veut le voir, veut toucher ses habits; il est proclamé le sauveur de l'Inde. Goudelour, naguère morne et abattu, se livre à la joie et à l'espérance; l'ennemi, au contraire, est rempli de crainte (1). M. de Bussy profite de ces heureux

(1) Sir Thomas Munro écrivait: « La présence d'un tel homme nous obligeait à faire nos approches avec la plus extrême prudence, à nous entourer de fortes gardes. Il ne cesse de presser M. de Bussy de nous

événemens pour diriger une attaque générale contre les lignes anglaises; quinze cents marins lui prêtent main forte. Le 4 juillet, l'ennemi est attaqué sur tous les points, et partout il est culbuté; sa destruction entière n'est qu'ajournée. Trois mille matelots français ont l'ordre de se joindre à l'armée. MM. de Bussy et Suffren doivent se mettre à la tête des troupes; mais, au milieu de ces préparatifs paraît une frégate anglaise avec pavillon parlementaire : c'est l'envoyé de l'amiral Hughes qui annonce officiellement la cessation des hostilités entre les puissances belligérantes. Bientôt *la Surveillante*, arrivée d'Europe, vient confirmer cette grande nouvelle.

Les peuples, depuis long-temps, désiraient la fin d'une lutte sanglante. L'Angleterre comprenait l'inutilité de ses efforts pour rétablir son autorité dans les provinces insurgées de l'Amérique; il répugnait à sa fierté sans doute de reconnaître l'indépendance d'un pays jusqu'alors soumis à son autorité; mais sa victoire du 12 avril, la levée du siége de Gibraltar, si elles ne l'indemnisaient pas de cette perte, semblaient du moins couvrir la réputation de ses armes. Les hommes d'État d'Angleterre, d'ailleurs, mesuraient avec effroi l'abîme

attaquer; il lui offre de débarquer la plus grande partie de ses équipages et de les conduire lui-même à l'assaut de notre camp. »

financier que cette guerre ne cessait de creuser; le peuple, accablé d'impôts, murmurait hautement et demandait la paix. En France, elle n'était pas désirée moins vivement. Malgré l'économie rigoureuse du gouvernement, le Trésor était épuisé. Les Américains n'avaient cessé de demander et d'obtenir des secours considérables d'argent. Le commerce, d'un autre côté, ne pouvait que beaucoup perdre à la continuation de la guerre, surtout depuis qu'il avait pris une grande extension; il pressait le gouvernement d'accéder aux propositions pacifiques qui pouvaient lui être faites. On devait compter sur une paix glorieuse. L'indépendance des colonies anglaises, cause de la guerre, était un fait accompli, et l'on savait, par quelques communications officielles du ministère anglais, que ce point capital ne serait point contesté. Pour le reste, les chances avaient été assez semblables entre les deux peuples pour qu'ils dussent traiter sur le pied d'une parfaite égalité. L'Espagne n'avait pu reprendre Gibraltar et la Jamaïque; mais elle avait Minorque et la Floride qui la dédommageaient, jusqu'à un certain point, de tous ses sacrifices.

La Hollande, déchue par la politique de son gouvernement de sa grandeur maritime, avait été réduite au

rôle de satellite obscur de la France. Cette nation, faite pour un autre avenir si le système dynastique de La Haye ne l'avait emporté sur le génie républicain et commercial d'Amsterdam, ne dut qu'à la générosité de la France de recouvrer ses colonies qu'elle n'avait pas su défendre. Cependant les négociations, ouvertes en octobre, se poursuivaient au milieu des apprêts les plus formidables des alliés. L'Amérique, l'Inde, la Jamaïque, étaient le but de ces efforts; l'Angleterre, elle-même, semblait menacée d'une invasion d'autant plus formidable que les alliés paraissaient décidés à agir avec unité.

Le cabinet de Saint-James se hâta de mettre à profit les dispositions pacifiques des puissances pour détourner l'orage. La Russie et l'Autriche interposèrent leur médiation, et le 3 décembre, trois traités définitifs furent signés entre l'Angleterre d'une part, La France, l'Espagne et les États-Unis, de l'autre. La Hollande n'accéda à ces traités que le 20. L'indépendance des États-Unis fut reconnue. Ils eurent pour limites, le Canada et l'Acadie au nord, à l'ouest les lacs et le Mississipi dont la navigation resta commune aux deux nations. Les Américains conservèrent la pêche de Terre-Neuve et du golfe Saint-Laurent. L'Espagne fut maintenue dans la possession de Minorque et des deux

Florides; elle rendit à l'Angleterre les îles de Bahama, et lui céda un territoire dans le Yucatan pour l'extraction et l'emmagasinage du bois de campêche. La Hollande fut la moins bien partagée : elle céda Négapatnam aux Anglais et vit abolir le privilége de sa compagnie, qui, seule, avait le droit de naviguer dans toutes les parties de la mer des Indes. La France aurait pu obtenir, pour elle-même, de plus grands avantages; elle sacrifia ses intérêts à ceux des alliés : elle accorda à l'Angleterre une extension de pêche sur le banc de Terre-Neuve, restitua les îles de la Grenade et les Grenadines, la Dominique, Saint-Vincent et Saint-Christophe. La France acquit en toute propriété les îles de Saint-Pierre et Miquelon, à Terre-Neuve, et celles de Sainte-Lucie et de Tabago, aux Antilles. Aux Indes-Orientales, elle rentra en possession de Pondichéry, de Karical et de tous ses établissemens dans le Bengale et sur la côte d'Orixa. D'autres concessions importantes lui furent faites à l'égard de son commerce et de celui des autres peuples; elle fit reconnaître le noble principe de l'indépendance de la navigation, aux termes des conventions de 1780, et elle obtint l'annulation des honteuses stipulations dont le port de Dunkerque avait été l'objet. Telle fut cette lutte glorieuse, où la bravoure et le dé-

sintéressement de la nation française ont laissé les plus nobles souvenirs. Quant à la question maritime, cette époque eut Suffren, qu'on peut opposer aux Duquesne, aux Tourville et aux Duguay-Trouin; d'Orvilliers et Guichen montrèrent autant d'habileté que pouvait leur en demander l'opinion d'alors, qui admirait les longues et savantes manœuvres en escadre.

Les systèmes absolus de quelques tacticiens, comme MM. de Buor, de Morogues (1) et du Pavillon, contribuèrent à jeter la marine française dans l'exagération d'idées bonnes et utiles, tant qu'elles ne paralysent pas l'ardeur et le talent du capitaine. D'une science essentiellement relative, qui peut et doit varier avec les circonstances, et qui attend, pour ainsi dire, l'impulsion du vent, l'esprit de système composa une sorte de science abstraite, aux règles dogmatiques, et dont l'application servile fut la cause de quelques uns de nos désastres. Au lieu d'imposer à la pratique de la mer les élucubrations d'une théorie souvent inapplicable, il fallait exercer nos officiers commandans aux manœuvres d'escadre, comme on l'avait déjà fait avec tant de succès, et leur laisser,

(1) Le vicomte Bigot de Morogues, chef d'escadre, composa une tactique fort estimée, qui a servi de modèle à toutes celles qui ont été faites depuis. C'était un officier-général fort distingué.

dans le combat, un pouvoir plus étendu. Une grande responsabilité élève en général les caractères, et donne une force nouvelle à la discipline et aux vertus militaires, tandis que des entraves trop lourdes, qui mettent à l'étroit des esprits généreux, les privent de tout élan et tuent cette initiative qui souvent leur est si nécessaire. Si l'on avait eu égard à ces justes considérations, nos officiers, dans la guerre maritime de 1778, auraient montré l'audace naturelle à la nation, et ils eussent marché dans la voie ouverte, sous Louis XIV, par leurs illustres devanciers.

Avant de terminer ce volume, et pendant que nos escadres regagnent nos ports, disons un mot des voyages et des infortunes de Lapérouse, qu'il était impossible d'oublier. Dès 1769, le comte de Choiseul, pour faire diversion au honteux traité de Paris qui attristait tous les cœurs, avait confié à M. de Bougainville une mission importante. Il était entré dans l'Océan-Pacifique, avait visité l'île d'Otaïti, découvert l'archipel des Navigateurs, les îles australes, qu'il nomma Grandes-Cyclades ; et il allait reconnaître la côte orientale de la Nouvelle-Hollande, lorsque le manque de vivres l'arrêta dans son expédition. Il revint bientôt en France, où son exemple excita une vive émulation

dans la marine. Mais la pénurie du Trésor ne permettait point de songer aux entreprises lointaines, et les Anglais, témoins du succès de Bougainville, résolurent d'en profiter. C'est l'époque du voyage du capitaine Cook.

Après la mort de cet illustre navigateur, arrivée en 1779, la France, qui l'admirait, choisit Lapérouse pour continuer ses travaux et ses découvertes. Lapérouse quitta Brest le 10 août 1785 (1). Il avait sous ses ordres la frégate *la Boussole*, qu'il montait, et la corvette *l'Astrolabe*, commandée par son ami le capitaine de Langle. Après de courtes relâches à Madère et à l'île Sainte-Catherine, située sur la côte de l'Amérique méridionale, il doubla le cap Horn et mouilla, le 22 février 1786, dans la baie de la Conception. Remontant vers le nord, il visita l'île de Pâque et les îles Sandwich, et vint attérir, le 23 juin, au Mont-Saint-Elie, sur la côte nord d'Amérique. Il parcourut cette côte, y fit divers mouillages, et découvrit une baie qu'il nomma *baie de Monti*, du nom de l'officier qui l'avait reconnue. Sur cette même côte,

(1) ÉTAT NOMINATIF DES OFFICIERS, SAVANTS ET ARTISTES EMBARQUÉS SUR LES FRÉGATES LA BOUSSOLE ET L'ASTROLABE.

LA BOUSSOLE : M. de Lapérouse, commandant; de Clonart, chef du détail; d'Escure, lieutenant de vaisseau.

dans le port des Français, dont il venait de faire la découverte, un premier malheur arrive à Lapérouse. Deux canots, montés par M. d'Escure, les deux frères Laborde, fils du banquier de la cour, et vingt-et-un hommes, se perdent sur les brisans de la baie.

D'après ses instructions, il devait se trouver dans les mers de la Chine au mois de février, afin de consacrer l'été à la reconnaissance des côtes de la Tartarie, du Japon et du Kamtchaka. Les deux navires étant mauvais voiliers, Lapérouse convient, avec le capitaine de Langle,

Enseignes : Boutin, de Pierevert, Colinet.

Gardes marines : Michel de Saint-Céran, de Montarnal, de Roux d'Arbaud, Frédéric Bondron.

Ingénieurs, Savans, Artistes : De Monneron, ingénieur en chef; Bernèrat, ingénieur-géographe; Rollin, chirurgien-major; Lapante Dagelet, astronome; de Lamanon, physicien; l'abbé Monges; Duché de Rancy, dessinateur; Prévost, Collignon, botanistes; Guéry, horloger.

L'ASTROLABE : De Langle, commandant; de Monti, second.

Enseignes : Friton de Vaujuas, d'Aigremont, de Laborde, Marchanville, Blandela.

Gardes de la marine : De Laborde Bautervilliers, Law de Lauriston, Raxi de Flassau.

Savans et Artistes : Monge, astronome; de la Martinière, docteur; Dufresne, naturaliste; le Père Receveur, Religieux, naturaliste; Prévost, l'oncle, dessinateur; Lavaux, chirurgien; Lesseps, vice-consul de Russie, interprète.

de cingler directement sur Monterey. Ils y arrivent le 16 septembre 1787. Le 14 du même mois, ils gouvernent à passer au nord des îles Sandwich, donnent le nom de Necker à une petite île qu'ils découvrent, et courent les plus grands dangers sur les brisans. Ils vont ensuite mouiller à l'île de l'Assomption, poursuivent leur route vers la Chine, et jettent l'ancre le 3 janvier à Macao. Ils cinglent vers Manille et se trouvent à Cavitta le 17 février, après une traversée de vingt-trois jours. Les avaries des deux navires réparées pendant le mois de mars, ils appareillent le 10 avril avec une bonne brise de nord-est. Ils reconnaissent et visitent successivement l'île Formose et l'archipel des îles Bignon; ils entrent enfin dans la mer située entre le Japon et la Chine. Nos intrépides navigateurs rencontrent des obstacles sur la côte septentrionale de ce dernier pays, ils en triomphent et ils voguent dans le canal du Japon. Le 6 juin, le cap Noto, l'île Joossi-Sima se montrent à leurs regards; ils parcourent divers endroits de la Tartarie, et font quelques découvertes intéressantes. Ils se dirigent sur le Kamtchaka et y mouillent le 7 septembre. Des nouvelles de France les dédommagent d'une pénible traversée. Lapérouse reçoit le brevet de chef d'escadre, plusieurs officiers obtiennent de l'avancement. C'est

alors que Lapérouse charge M. de Lesseps de porter en France les journaux, cartes et dessins de l'expédition. Il met ensuite à la voile pour l'hémisphère sud, prend connaissance de l'île orientale de l'archipel des Navigateurs et relâche à l'île Mahonna le 7 décembre. Dans cette île, MM. de Langle, de Lamanon et quelques matelots sont massacrés (1). Lapérouse, désolé, quitte ces tristes parages et fait route pour l'île Doyohava. Il se dirige ensuite vers l'île Pola. Décidé à compléter l'exploration des îles commencée par le capitaine Cook, il prolonge celles des Cocos et des Traîtres, découvertes par Shouten, et pénètre dans l'archipel des Amis. Des îles de Vavao et de Fougatabou, il vogue vers l'île de Norfolk, en fait l'hydrographie et mouille à Botany-Bay le 26 janvier 1788. Ici s'arrêtent les renseignemens qu'il a été possible de recueillir sur l'infortuné Lapérouse, et l'on ne retrouve ses traces qu'à l'île de Vanikovo ou de Mannicolo, lieu du naufrage des frégates *la Boussole* et *l'Astrolabe*. Après deux expéditions inutilement consacrées à la recherche de Lapérouse et de ses compagnons, un Anglais, le capitaine Peters

(1) Le capitaine Fleuriot de Langle s'était distingué dans l'escadre du comte de Grasse sur la frégate *l'Astrée* qu'il commandait, un peu avant le combat du 12 avril, il avait capturé une frégate anglaise.

Dillon, en explorant Mannicolo, parvint à retrouver les débris du naufrage du navigateur français près d'un village appelé Païon, dans la partie nord de l'île. Les naturels du pays lui racontèrent toutes les circonstances du naufrage.

En 1828, le capitaine Dumont-d'Urville, réservé lui-même à une fin déplorable, vint relâcher à l'île Vanikovo, et trouva encore, dans l'endroit où avaient péri les marins français, des objets qui leur avaient appartenu. Il conçut et fit exécuter le projet d'élever un monument, dans cette île, à la mémoire de Lapérouse et de ses compagnons. Ce monument fut inauguré le 14 mars 1828, au bruit solennel du canon et de la mousqueterie d'une nouvelle *Astrolabe*, car c'était le nom du navire que commandait le capitaine Dumont-d'Urville. On eût dit que, lui aussi, remplissant un devoir pieux, allait lire, dans ce coin du monde où s'était perdu Lapérouse, le sort qui l'attendait en France !

CONCLUSION.

La dernière guerre maritime du règne de Louis XVI a laissé, derrière elle, un grand résultat, auquel nous devons nous arrêter ici; ce résultat, c'est une Angleterre du nouveau monde, opposée désormais à la mère-patrie, et dont l'alliance naturelle est avec la France. Jamais plus brillante victoire maritime n'a été remportée sur l'Angleterre que cette création des Etats-Unis, sortis de son propre sein pour lui disputer et lui ravir l'Amérique, pour lutter contre elle, avec son propre génie, avec cette vaste ceinture de l'Océan qui les rattache à l'Europe.

Tant que l'Amérique n'était qu'une colonie, sa destinée, subordonnée à celle de la métropole, n'avait rien que de secondaire; mais, devenue indépendante, elle peut changer, dans un temps donné, l'équilibre des

nations de l'Europe ; car les intérêts commerciaux, la marine qui en est la base, rapprochent les distances. L'indépendance était, pour la jeune Amérique, naturellement agricole et commerçante, le signal d'immenses relations à créer, d'une marine puissante à fonder.

Il est vrai qu'après la paix, l'esprit commercial rapprocha un instant l'Amérique et l'Angleterre. L'Amérique, pays nouveau, manquait de crédit ; l'Angleterre oublia, ou parut oublier le passé, elle sembla généreuse et fut habile en lui accordant toute espèce de facilités pour ses transactions commerciales. Il s'ensuivit qu'en peu d'années le commerce libre surpassa de beaucoup l'ancien chiffre du régime de contrainte et de monopole. Les Anglais, surpris de cet accroissement de richesse, ne songèrent plus à la perte de leur colonie, puisque cette perte agrandissait leur commerce ; et les hommes d'état, qui se bornaient à apprécier les résultats immédiats d'un événement, s'émerveillèrent, dans tous les pays, du développement inattendu que prenait à leurs yeux la grandeur de l'Angleterre. Il arriva ainsi qu'on se méprit sur la portée de l'œuvre que venait d'accomplir la France. Sans doute, pendant quelques années, l'Angleterre réalisa d'énormes bénéfices par le fait de

l'émancipation américaine, mais était-ce tout, et l'avenir ne se montrait-il pas menaçant?

Le commerce qu'a fait l'Amérique lui a donné une marine; sa population, sans cesse recrutée par des émigrations d'Europe, se multiplie avec une rapidité incroyable; et, après un demi-siècle, les progrès journaliers de la nouvelle nation étonnent ses enfans eux-mêmes, pour peu qu'ils s'absentent de leur pays. Les planteurs infatigables marchent toujours, et ne s'arrêtent que pour laisser, sous leurs pas, l'empreinte de la culture et la trace de la civilisation; d'autres les suivent et viennent achever leur œuvre. Hier, il y avait là un village, il y a une ville aujourd'hui : c'est une transformation continuelle de la nature inculte en un immense état civilisé, état continental et maritime. L'Angleterre se sent déjà bien gênée, bien resserrée au Canada, et nous voyons que, d'un autre côté, les discussions de territoire ont commencé, et qu'on a même prononcé le mot de guerre.

C'est donc aujourd'hui que se réalise la grande création maritime du règne de Louis XVI, et, chose remarquable, c'est au moment où le continent européen subit une transformation nouvelle. L'Europe, en effet, n'est plus seulement continentale, elle est maritime, depuis

que ses capitaux, à dater de 1814, au lieu d'être employés dans les entreprises contre la France, se reportent sur l'industrie. Quelles seront les conséquences de cette situation? Sans vouloir les préciser d'une manière absolue, ne peut-on pas prévoir qu'elles amèneront tôt ou tard des embarras sérieux avec l'Angleterre. L'Europe, par la raison qu'elle devient industrielle et maritime, ne sera-t-elle pas, dans un avenir plus ou moins rapproché, mise au ban des intérêts anglais, et ses alliances naturelles ne seront-elles pas avec les puissances qui possèderont une marine. La France et les États-Unis sont donc appelés à jouer le principal rôle : la première, aves ses énormes ressources, comme puissance prépondérante, tête de pont du continent; la seconde, comme puissance auxiliaire.

Il est donc de notre intérêt de voir grandir la jeune Amérique, car tout ce qu'elle ôte de force et de richesse à l'Angleterre, elle le donne à l'équilibre européen. Au reste, ce peuple a le sentiment de sa destinée; il marche, pendant qu'ailleurs on discute. Vous n'aurez pas le Texas ni l'Orégon, lui dit la Grande-Bretagne; et tandis qu'elle parle, l'annexion devient de plus en plus certaine, et des milliers de colons américains émigrent sur le territoire contesté de l'Orégon, et la conquête s'o-

père par la seule mise en culture des terres qui appartiennent au premier occupant : c'est la charrue toute seule qui triomphe ici de l'Angleterre. A l'heure qu'il est, la pêche de la morue et de la baleine, cette pépinière de la marine anglaise, menace de passer dans les mains des Américains. Leur habileté dans cette industrie est vraiment populaire; près de vingt mille matelots d'élite y trouvent une santé robuste et s'y forment admirablement comme marins. L'Amérique n'a pas de colonies, il est vrai ; mais, grâce à la modicité du frêt, aux allures larges et hardies de son commerce, ses navires couvrent les mers, trafiquent avec la plupart des nations de l'Europe, et emploient maintenant cent quatre-vingt mille matelots, qui peuvent compter parmi les meilleurs du monde. Ce magnifique personnel, combiné avec les ressources d'un pays comme la France, qui donnera, lorsqu'il voudra, matelots, argent et vaisseaux, aurait une importance décisive dans une guerre maritime. Enfin, le moment est venu de reconnaître que, s'il y a quelque chose de colossal dans la marine anglaise, le dernier acte du gouvernement de Louis XVI n'en est que plus politique.

Désormais la grande pensée de Richelieu, qui a été comme le point de départ de cet ouvrage, trouve une

application, de plus en plus directe, dans la situation du monde. Nous avons voulu, aux grandes époques de notre histoire, dominer sur le continent : de là tant de coalitions contre la France. Aujourd'hui l'expérience du passé, les intérêts du présent et de l'avenir, clairement démontrés par les nouvelles tendances de tous les peuples vers l'industrie et la marine, imposent à notre politique une transformation nécessaire. Ce n'est plus sur les rives du Rhin que nous devons fixer nos frontières, laissons-les flotter sur l'Océan. Puissance essentiellement continentale, avec un budget de guerre qui s'élève à plus de 300 millions, nous aurons toujours l'Europe et l'Angleterre contre nous. Puissance maritime du premier ordre, devenant comme le centre et le pivot de tous les intérêts commerciaux et maritimes de l'Europe, nous l'aurons avec nous contre l'Angleterre (1).

(1) En terminant le troisième volume de cet ouvrage, nous croyons devoir adresser de nouveaux remercîmens à MM. d'Avesac, Guinand et Pithois, pour l'obligeance qu'ils ont mise à faciliter nos recherches.

LISTE DES OFFICIERS

TUÉS OU MORTS DE LEURS BLESSURES, NOYÉS ET BLESSÉS DURANT LA GUERRE DE L'INDÉPENDANCE DES ÉTATS-UNIS.

OFFICIERS GÉNÉRAUX

BLESSÉS.

MM.

Le comte d'Estaing.
Le comte Duchaffault.

MM.

Le chevalier de La Motte-Piquet.
Le comte de Vaudreuil.

CAPITAINES DE VAISSEAU

TUÉS, MORTS DE LEURS BLESSURES OU NOYÉS.

MM.

De Bessey de La Vouste.
Le comte de Ligondés (mort de ses blessures).
De Champorcin.
Le chevalier de Vialis.
De Boades.
De Saint-Cezaire.
D'Abbadie-Saint-Germain.
Dupas de La Mancelière.
De Cheffontaine-Trevien.
De Trémignon.
Du Couëdic (m. de ses blessures).

MM.

Le vicomte d'Escars.
Bernard de Marigny.
De La Vicomté.
De Ribiers.
De Cardaillac.
Le chevalier du Pavillon.
De la Clochetterie.
Ferron du Kengo.
Du Rumain.
De Longueval (sauté).
De Chambertrand (noyé).

CAPITAINES DE VAISSEAU

BLESSÉS.

MM.

De Raymondis (bras emporté).
D'Aymar (deux fois blessé).
De Sillan.
De Tronjoly.
Le commandeur de Dampierre.
De Cillart de Suville.
Dumaitz de Goimpy.
Dumas.
De Cohars.
De Monteclerc.
Le Bègue.
De Médine.
De Buor de La Chanalière.
Le chevalier de Cillart.

MM.

Le chevalier de Galles (deux fois blessé).
De Saint-Félix.
De Kergariou.
De Castellet.
Le marquis de Chabert.
De Frammont.
De Champmartin (deux fois).
De Thy.
De Bruyères.
Le Gardeur de Tilly.
Le chevalier de Retz.
Du Chilleau.

LIEUTENANS

TUÉS, MORTS DE LEURS BLESSURES OU NOYÉS.

MM.

Green de Saint Marsault.
Le Chat Deslandes.
Le chevalier Gardeur de Tilly.
Le Breton de Ransanne.
De Fontaine.
De Voutron.
De Perrault (noyé).
Dislé de La Motte.
Le chev. de Saint-Sauveur (mort de ses blessures).
De Marguerry.

MM.

Le chevalier de Jacquelot.
De Goëtivy Le Borgne.
De Guichen.
Le chevalier de Kergariou.
Mengaud de La Hage (noyé).
Fournier.
Dupé Dorvault.
De La Mettrie.
De Kéravel.
Le chevalier de Lanidy.
Le vicomte de Montguyot.

De Bourdeilles.
De Penandreff (noyé).
Péau de La Villehunault.
Perrier de Salvert.
De Campredon.
De Gotho.
Le chevalier de Gotho.
Barras La Villette (sauté).
Daudibert Ramatuelle.
Durand de La Motte.
L'Hermitte-Maillane.
De Villeneuve-Flayosc.
Dorsin de Miraval (sauté).
De Jousserand (sauté).
De Pierrevert.
De Bizien (écrasé entre deux vaisseaux).

LIEUTENANS

BLESSÉS.

MM.

De Coeffier.
Des Glaireaux.
De Linières.
De Vigny.
De Tarade.
De Beaumanoir.
Le Normand de Victot.
De Vassal.
Carnet de Carnavalet.
De Blois.
De Gouzillon.
De Goyon de Vaurouault.
De Mallet.
Vieuxbourg de Rosilly.
De Champagny.
De Clérimbert.
Le chevalier de Carcaradec.
Tredern de Lézerec.
De Trogoff.
De Portzampar.

MM.

D'Escures.
De Tréouret.
De La Croix.
De Fayart.
Le chevalier Duchaffault.
Le chevalier de Villevieille.
De Grimouard (deux fois).
Le comte de La Touche.
Duquesne.
Le chevalier de Buor.
De Saquy-Destourés.
Massillian de Sanilhac.
Amé de La Laune.
Le chevalier Saquy-Destourés.
Truguet.
Du Rouret.
Dupuy.
D'Assas-Mondardier.
Despiès.
De Ravenel.

ENSEIGNES

TUÉS, MORTS DE LEURS BLESSURES OU NOYÉS.

MM.

Le chevalier de Vincelles.
Le chevalier Noir-Pas-de-Loup.
Destimauville.
Cheffontaine de Bodinio.
Penandreff de Kéranstret.
Du Couëdic.
Le chev. de Capellis (noyé).
Visdelou de Bonamour (noyé).
De Kergu.
Visdelou de Liscouet.
De Coutlès.
Thiroux de Conteville (b. et noyé).

MM.

De la Grandière (mort de ses blessures).
De Guebriant (noyé).
De Guernisac (noyé).
De Clonard.
Le baron de Rochemore.
De Saint-Légier.
De Beaucouse.
Le chevalier de Lépine (mort de ses blessures).
De Cuers.

ENSEIGNES

BLESSÉS.

MM.

La Roche de Kérandraon.
D'Abbadie-Saint-Germain.
De Melfort.
Hurault.
De Laulanie (deux fois).
De Vayres.
Boisneuf de La Poterie.
De Beaupoil.
De Repentigny.
Boussard (deux fois).
De Gantes.
De Mons Villeneuve.
Barton de Montbas.
Du Bouexic.

MM.

Desnos de La Hautière.
De La Bentinaye.
De Lostanges.
Le chevalier de Lambour.
De Rieux.
De Chambellé.
De Marigny.
De Than (deux fois).
De Meneust.
De Marnières.
De Montigny,
De La Houssaye (jambe emportée).
De Cadignan.

GARDES DE LA MARINE

TUÉS, MORTS DE LEURS BLESSURES OU NOYÉS.

MM.

Bernard de La Turmelière.
De La Sourdière.
D'Argence.
De Kérolain.
Tuffin de Ducis.

MM.

De Murat.
Hurault de La Villeluisant.
Le chevalier de Nossey.
De Robineau.
D'Aigrepont.

GARDES DE LA MARINE

BLESSÉS.

MM.

De Monthuchon.
De Vigier.
De Leyritz.
De Périgny (bras emporté).
De Sambucy.
De Boiguehenneuc.
De Scott.
Dudresy.
Le Livec.

MM.

De Châteausur.
De Tobriand.
Pogniat de Bonnevie.
Le Gris.
De Reynies.
Barras-Mellan.
Pandin de Biarges.
De Châteauroux.
De Gouvernet.

ERRATUM

A la page 365, dernière ligne de la note, *au lieu de* : deux de ces vaisseaux, *lisez* : deux vaisseaux.

TABLE DES CHAPITRES

CONTENUS DANS CE VOLUME.

TROISIÈME PARTIE.

CHAPITRE VI. — 1780.

CHAPITRE VII. — 1780 à 1781.

CHAPITRE VIII. — 1781.

CHAPITRE IX. — 1781.

CHAPITRE X. — 1781 à 1782.

CHAPITRE XVI. — 1783.

FIN DU TROISIÈME ET DERNIER VOLUME.

OUVRAGES QUE NOUS AVONS CONSULTÉS.

Histoire militaire du règne de Louis-le-Grand, par M. DE QUINCY, lieutenant général.

Mémoire sur la dernière guerre d'Amérique entre la France et l'Angleterre, par POUCHOT.

Mémoire historique sur l'expédition d'Écosse, de THUROT.

Vie de Ruyter, par BRANDT.

Histoire navale d'Angleterre, depuis les Normands jusqu'en 1734, traduite de l'anglais par PUISIEUX.

Histoire maritime d'Angleterre, par LEDIARD.

Le marquis d'Antin, sa campagne.

Jean Bart, par POIRIER.

Campagnes de Suffren par TRUBLET.

Mémoire de Labourdonnais.

Histoire de la navigation, par LOCKE.

Journal d'un officier du comte d'Estaing.

Mémoire sur la situation politique et militaire de l'Europe, par le comte DE GIRARDIN, lieutenant-général.

Recueil sur la marine militaire.

Histoire de la dernière guerre de l'Indépendance des Etats-Unis par LEBOUCHER.

Relation de ce qui s'est passé entre les armées navales de France, d'Angleterre et de Hollande, de 1672 *à* 1673.

Etc., etc.

